

Mirada Legislativa

Núm. 27, septiembre 2013

Infraestructura y movilidad en México

Síntesis

Este documento presenta un panorama de la evolución del sector de infraestructura, su vinculación con los criterios de competitividad, productividad, así como la evolución de diferentes indicadores de la situación de México respecto a otros países.

El rezago de México en la materia se revisa, además, desde los datos que arroja el Foro Económico Mundial, así como de los desequilibrios que derivan del crecimiento primordial del subsector carretero sobre otros, como el ferroviario, portuario o agropecuario.

En particular se ofrecen cifras sobre las tendencias comparativas de México frente a otros grupos de países en materia de infraestructura, se dimensionan sus rezagos específicos, así como se bosquejan los principales anuncios de inversión del sexenio que recién ha iniciado:

- En una comparación de indicadores de infraestructura, México presenta rezagos de 2.198 en una escala de 7 con los países de la zona Euro (Bélgica, Francia, China, Alemania, Italia, Países Bajos, España y Reino Unido).
- En la misma comparación, respecto de los países industrializados (EUA., Canadá, Australia, Japón, Nueva Zelanda) México registró una desventaja de 2.26 en el año 2006 y de 1.91 en 2011.
- De acuerdo con otra comparación reciente de carácter internacional, ofrecida por el Foro Económico Mundial, por la calidad de su infraestructura México se encuentra en el lugar 65 dentro de una muestra de 144 países. Se sitúa debajo de naciones con desarrollo similar, como Uruguay y Chile, pero también de Barbados, Panamá, y Trinidad y Tobago.
- Esta situación de rezago contrasta con las cifras entregadas por la administración federal, que destacó que entre 2006 y 2012 se había realizado la inversión en infraestructura de comunicaciones y transportes más alta en la historia de México.

(...)

Dirección General de Análisis Legislativo

Instituto Belisario Domínguez • Senado de la República • LXII Legislatura



Infraestructura y movilidad en México

(...)

- Una revisión de los componentes estructurales de la inversión destinada a diferentes subsectores arroja que ésta se centró en el desarrollo carretero y que no se impulsó con el mismo énfasis otras alternativas.
- El titular del Ejecutivo manifestó que durante el sexenio que durante el actual sexenio se dedicarán 4 billones de pesos a obras esenciales para la infraestructura nacional.
- La cifra de 4 billones de pesos comprende al Programa de Inversiones en Infraestructura de Transportes y Comunicaciones 2013-2018 y diversas “inversiones realizadas en otras dependencias y entidades” como Pemex, Comisión Federal de Electricidad y Comisión Nacional del Agua.
- Esa cifra, eventualmente, podría incrementarse en caso que se apruebe la llamada reforma hacendaria prevista en el Pacto por México, que habrá de presentarse a la Cámara de Diputados el próximo mes de septiembre de 2013.
- --De acuerdo con sus promotores, este programa detonará una inversión tanto pública como privada en el sector de infraestructura y telecomunicaciones, de prácticamente 1.3 billones de pesos, de los cuales 582 mil millones corresponderían a infraestructura y transporte, mientras que otros 700 mil millones se destinarían a las telecomunicaciones.

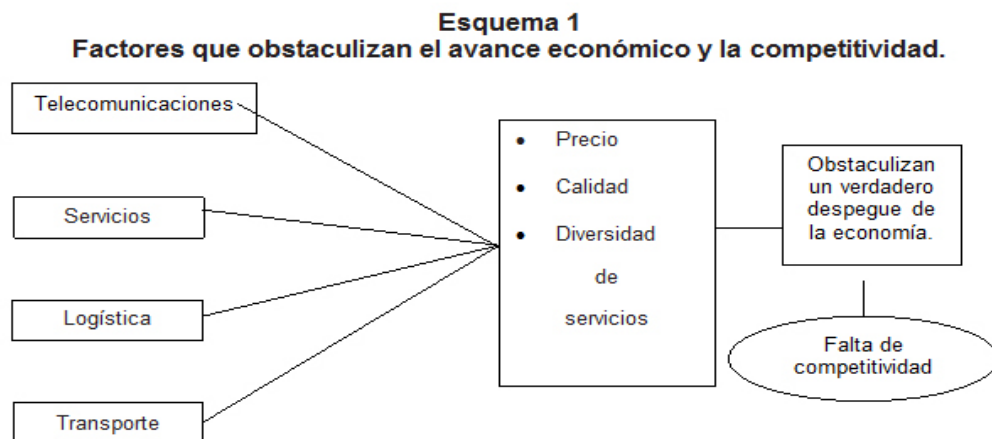
A lo largo de los últimos 19 años, en nuestro país ha sido posible identificar diferentes tipos de medidas, con intensidad y alcances diversos, que han tenido como objetivo hacer de México un país más competitivo. Dichas medidas han enfatizado desde el fomento sectorial, de política económica y la intensificación del libre comercio, hasta el fomento de la infraestructura, por destacar algunos sectores.¹

Competitividad, productividad e infraestructura

Si se asume que la competitividad² se relaciona con la capacidad de atraer y retener inversiones, es necesario que el país ofrezca condiciones integrales aceptables en el ámbito internacional para maximizar el potencial socioeconómico de las empresas y de las personas que en él radican. En ese sentido, los diagnósticos del Instituto Mexicano de la Competitividad ubican los factores más relevantes que obstaculizan el avance económico y la competitividad, tal como se muestra en el esquema 1.

Es evidente que la infraestructura de transporte desempeña un papel fundamental en una economía, pues permite el traslado eficiente de bienes, servicios y pasajeros. Si la infraestructura es de baja calidad, no tiene cobertura, no se atienden necesidades regionales y no existe diversificación de estrategias de inversión, se elevan los costos de los usuarios, lo cual encarece el transporte y coloca a los países en desventaja frente a otros. Esto se traduce en menor inversión, pues se elevan los costos de importadores y exportadores, y obstaculiza el crecimiento.

Esquema 1
Factores que obstaculizan el avance económico y la competitividad.



Fuente: Elaboración propia a partir de información de IMCO Situación de la Competitividad de México 2006, Punto de Inflexión Punto de Inflexión, disponible en [HYPERLINK "http://imco.org.mx/wpcontent/uploads/2006/12/punto_de_inflexion_situacion_de_la_competitividad_de_mexico_2006.pdf"](http://imco.org.mx/wpcontent/uploads/2006/12/punto_de_inflexion_situacion_de_la_competitividad_de_mexico_2006.pdf) <http://imco.org.mx/>, (consultado en 4 de junio de 2013).

¹ Cornelio Martínez "La Competitividad Internacional de México (1994-2012): Un Balance de Políticas y Alcances en Tres Administraciones Federales", en Reporte CESOP, Num. 58, septiembre de 2012.

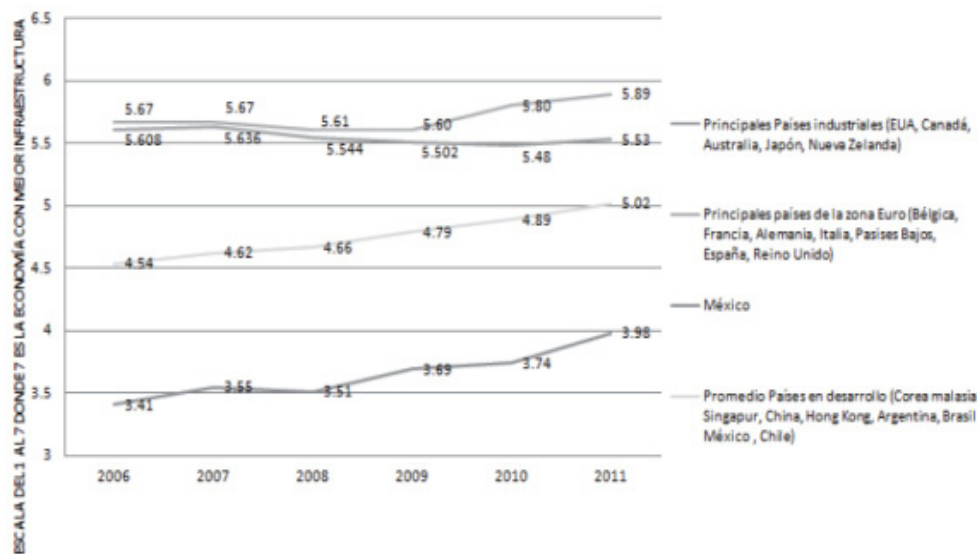
² Véase Instituto Mexicano de Competitividad, IMCO Situación de la Competitividad de México 2006, Punto de Inflexión, disponible en <http://goo.gl/GGozp> (consultado el 4 de junio de 2013). p. 42.

De acuerdo con varios analistas, a pesar de los avances generados en los últimos años en materia de infraestructura, éstos resultan insuficientes frente a la evolución del conjunto de países con los que compite el nuestro.

En una comparación de indicadores de infraestructura, México presenta rezagos de 2.198 en una escala de 7 con los países de la zona Euro (Bélgica, Francia, China, Alemania, Italia, Países Bajos, España y Reino Unido). Respecto de los países industrializados (EUA., Canadá, Australia, Japón, Nueva Zelanda) México registró una desventaja de 2.26 en el año 2006, y de 1.91 en 2011, tal como puede apreciarse en el Grafico 1.

No obstante, México elevó su nivel de infraestructura entre 2006 y 2011. Sin embargo, aún se ubica por debajo de los países de la zona Euro y de los países industrializados en general. De ahí la necesidad de explorar alternativas que reviertan la desventajosa competitividad de México a nivel internacional.

Grafico 1.



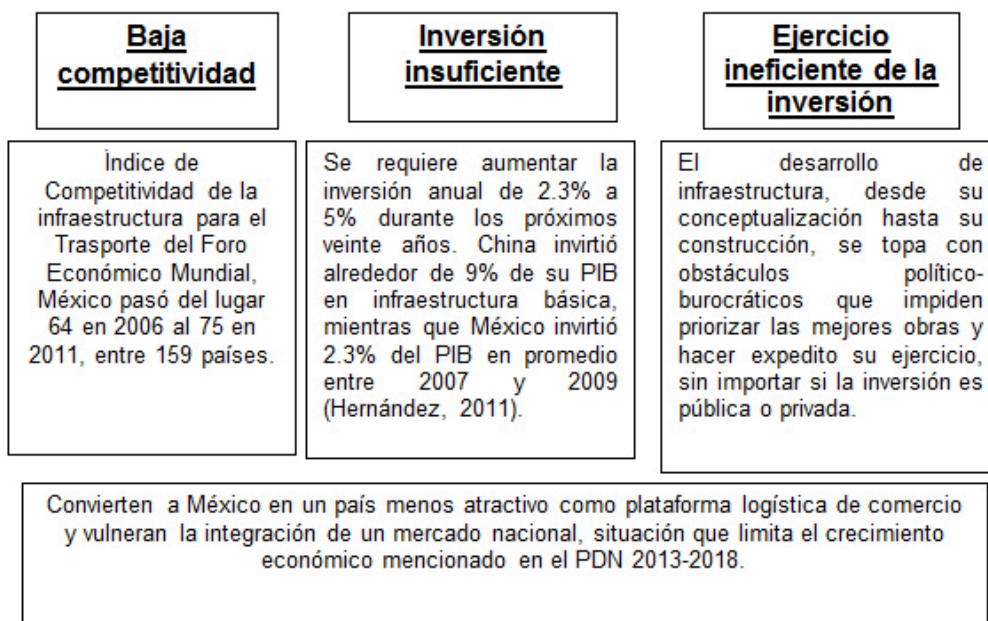
FUENTE: Tomado de Cornelio Martínez "La Competitividad Internacional de México (1994-2012): Un Balance de Políticas y Alcances en Tres Administraciones Federales", en Reporte CESOP, Núm. 58, septiembre de 2012, p.32.

Un balance de los rezagos

De acuerdo con otra comparación reciente de carácter internacional, ofrecida por el Foro Económico Mundial, por la calidad de su infraestructura México se encuentra en el lugar 65 dentro de una muestra de 144 países. Se sitúa debajo de naciones con desarrollo similar, como Uruguay y Chile, pero también de Barbados, Panamá, y Trinidad y Tobago.³

La Cámara Mexicana de la Industria de la Construcción (CMIC) menciona tres factores importantes, destacados en el esquema 2 anexo, por los cuales México se encuentra en un nivel de insuficiencia, éstos son: baja competitividad, inversión insuficiente y el ejercicio ineficiente de la inversión.

Esquema 2



Fuente: Elaboración propia con información de IMCO Situación de la Competitividad de México 2006, Punto de Inflexión, México, disponible en HYPERLINK "http://imco.org.mx/wpcontent/uploads/2006/12/punto_de_inflexion_situacion_de_la_competitividad_de_mexico_2006.pdf" <http://imco.org.mx/>, (consultado en 4 de junio de 2013).

³ Ibidem, p. 47.

Esta situación de rezago contrasta con las cifras entregadas por la administración federal durante el periodo 2006-2012, que señaló que había realizado la inversión en infraestructura de comunicaciones y transportes más alta en la historia de México.

Una revisión de los componentes estructurales de la inversión destinada a diferentes subsectores arroja, como puede apreciarse en el cuadro 1 y en la gráfica 2, que la inversión se centró en el desarrollo carretero y no se impulsó con el mismo énfasis el resto de otras alternativas.

Cuadro 1. Inversión por subsector 2007 – 2012 (Millones de pesos)

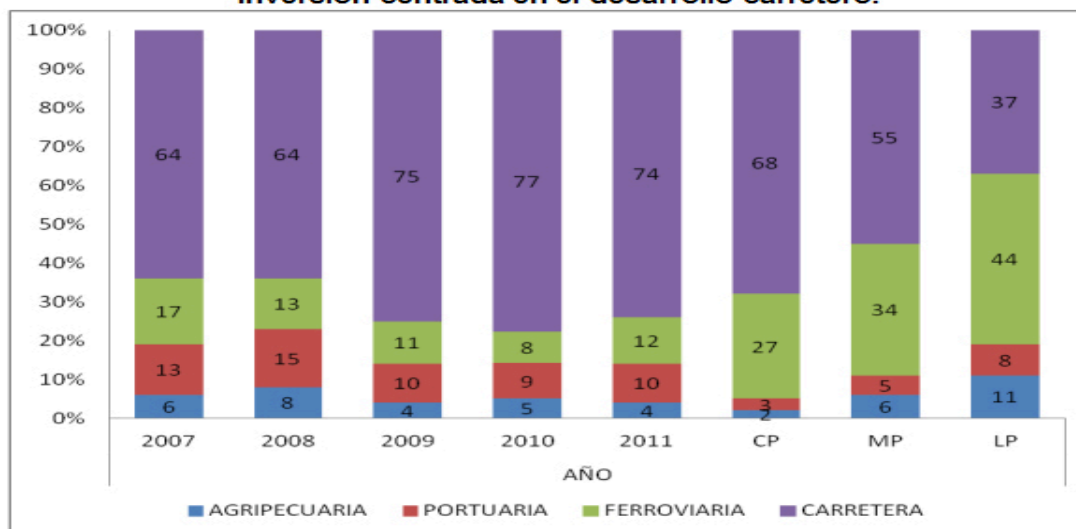
TIPO DE INFRAESTRUCTURA	2007	2008	2009	2010	2011	2012 (Datos preliminares enero-junio)
Carretera	32,384.00	41,504.90	56,717.10	66,515.70	67,661.50	24,445.70
Ferroviaria	8,418.50	8,119.00	8,215.20	7,276.00	11,226.90	4,480.60
Portuaria	6,546.50	9,439.30	7,186.50	8,142.90	9,376.00	4,895.10
Aeroportuaria	2,861.80	5,310.40	3,359.40	4,530.80	3,908.60	1,139.30
TOTAL	50,210.80	64,373.60	75,478.20	86,465.40	92,173.00	34,960.70

TOTAL 50,210.8064,373.6075,478.2086,465.4092,173.0034,960.70

Fuente: Elaboración propia con información CICM, Infraestructura en Transporte; Agenda e incidencia de la industria de la construcción en México, México, 2012 y Presidencia de la República, Sexto Informe de Gobierno 2012, México.

Al respecto, la CMIC ha señalado la necesidad de impulsar al sector agropecuario, portuario y ferroviario para fomentar el desarrollo económico. En el mismo sentido, aboga por el apoyo a a generación de competitividad a través de la ampliación de las posibilidades de tránsito y de flujo de personas, productos y servicios.⁴

Gráfica 2. Inversión centrada en el desarrollo carretero.



Fuente: Tomado de CICM, Infraestructura en Transporte; Agenda e incidencia de la industria de la construcción en México, México, 2012, disponible en [HYPERLINK "http://www.cmic.org/agendaindustria/AGENDA%20TRANSPORTE.pdf"](http://www.cmic.org/agendaindustria/AGENDA%20TRANSPORTE.pdf) (consulta realizada el 31 de julio de 2013).

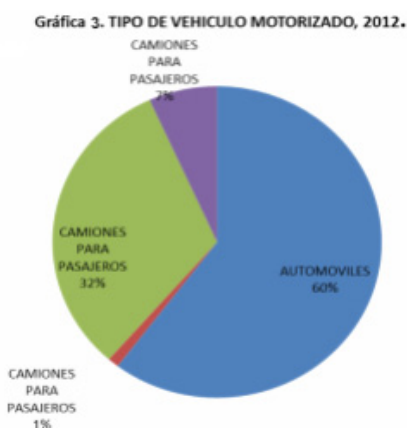
⁴ CICM, Estudio de Integración de Proyectos de Infraestructura, CMIC, México, 2011.



A la par de la alta prioridad que el subsistema carretero ha tenido durante los últimos años, se ha registrado una evolución explosiva del parque vehicular que circula en ciudades mexicanas,.

Al respecto, el INEGI estima que en el año 1980 la flota vehicular de México ascendía a 5 millones de automotores y que para el año 2010 ésta aumentó a 32 millones; el mayor crecimiento se dio entre 2000 y 2010.

Entre los factores asociados con este aumento de la flota están: el crecimiento de la población, la tendencia -a nivel mundial- del uso del automóvil particular sobre el transporte público y las facilidades que otorgan las agencias distribuidoras para adquirir un vehículo.⁵



Fuente: Elaboración propia con información de INEGI, Vehículos de motor registrados en circulación, disponible en HYPERLINK "<http://www.inegi.org.mx>" www.inegi.org.mx, (consultado el 14 de julio de 2013).

C) Infraestructura y movilidad en el PND 2013-2018

El principal documento rector del Poder Ejecutivo, el Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018, señala en materia de infraestructura de transporte y logística que una economía que quiere competir a nivel mundial necesita contar con infraestructura que facilite el flujo de productos y servicios, así como el tránsito de personas de manera ágil, eficiente y a bajo costo. Agrega que una infraestructura adecuada potencia la capacidad productiva del país y abre nuevas oportunidades de desarrollo para la población.⁶

Según los resultados de la consulta ciudadana convocada con motivo de la elaboración del Plan Nacional de Desarrollo, 32% de los participantes consideró prioritario invertir en carreteras y 29% en redes ferroviarias.

⁵ Véase Centro de Transporte Sustentable de México A.C, Estudio de emisiones y características vehiculares en ciudades Mexicanas. Fase IV: medición de emisiones en cinco ciudades y análisis de resultados globales Informe final, disponible en HYPERLINK "<http://goo.gl/OzDFVT>" <http://goo.gl/OzDFVT> (consultado en 5 de junio 2013) p. 12.

⁶ Véase Diagnostico: Existe la oportunidad para que seamos más productivos; Infraestructura de transporte y logística del Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018: México próspero, disponible en HYPERLINK "<http://pnd.gob.mx/>" <http://pnd.gob.mx/> (consultado en 3 de junio de 2013). p. 46.

En el apartado de diagnóstico, en el Plan se asume que, durante la última década, la inversión impulsada por el sector público en infraestructura en México ha aumentado de 3.1% del PIB a 4.5%,⁷ lo cual ha contribuido a satisfacer parte de los requerimientos de infraestructura. Sin embargo, se afirma que todavía hay un largo camino por recorrer, en particular en materias de calidad y conectividad.

	RED CARRETERA	SISTEMA FERROVIARIO	PUERTOS	SISTEMA AEROPORTUARIO
CANTIDAD	374,262 km.	26,727 km.	11,500 km. 117 puertos y terminales habilitadas	60 aeropuertos
Servicio que brindan	49,169 red federal (8,459 km. son autopistas de cuota y 40,710 Km. constituyen la red federal libre de peaje).	Sólo se cuenta con el Tren Suburbano de la zona metropolitana de la Ciudad de México y algunos trenes turísticos.	67% del movimiento de carga es concentrado en 16 puertos comerciales, de los cuales los más importantes son: Manzanillo, Lázaro Cárdenas, Altamira y Veracruz, operan 96% de la carga contenerizada	Transportan a casi 80 millones de pasajeros. 700 millones de toneladas de carga al año. De éstos, 17 concentran 86% del tránsito de pasajeros y 96% de la carga aeroportuaria.

Fuente: Elaboración propia a partir del Plan Nacional de Desarrollo, apartado Infraestructura de transporte y logística, disponible en HYPERLINK "<http://pnd.gob.mx/>" <http://pnd.gob.mx/> (consultado en 3 de junio de 2013). pp. 46,47.

La red carretera es la que más se ha desarrollado en los últimos años y la información en torno a ella se concentra en destacar su extensión en kilómetros y otras cantidades en trono a la infraestructura, dejando de lado la calidad e impulso de los demás sectores.

En el cuadro 3 anexo se contrastan los objetivos planteados en el Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018 y en los obstáculos identificados por la CMIC a los cuales se atribuye que no existan condiciones para incrementar la competitividad.

⁷ Ídem.

Cuadro 3	
RETOS PARA EL SECTOR (PND)	OBTACULOS PARA ALCANZAR LA COMPETITIVIDAD EN EL SECTOR (Cámara Mexicana de la Industria de la construcción).
<ol style="list-style-type: none"> 1. La liberación de derecho de vía 2. Coordinación entre operadores ferroviarios. 3. El estado físico de las vías y la falta de doble vía en sitios estratégicos, entre otros factores, limita la velocidad del sistema ferroviario. 4. Sistemas de transporte urbano masivo de calidad; 5. La capacidad para atender buques de gran calado en diversas terminales portuarias es insuficiente y limita las oportunidades de crecimiento de la demanda, la competitividad y la diversificación del comercio exterior. 6. Existe una gran disparidad en el uso de los aeropuertos, pues muchos de éstos son subutilizados mientras que algunos se encuentran saturados. 7. Infraestructura aeroportuaria adecuada en el centro del país para que México logre establecerse como el principal centro de conexión de pasajeros y carga de Latinoamérica. 8. Establecer una visión logística integral no permite conectar los nodos productivos, de consumo y distribución en México. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. La red de transporte se desarrolla bajo la premisa de que más es mejor. 2. La inversión se centra en el desarrollo carretero y no se aprovechan las ventajas del resto de subsectores. 3. El proceso de planeación y presupuestación lleva a que se privilegien factores políticos sobre elementos técnicos. 4. Los procedimientos de licitación y las capacidades técnicas actuales de los Centros SCT, dificultan el éxito de los proyectos. 5. Los recursos públicos parecen insuficientes para cubrir la demanda de infraestructura, y las condiciones actuales no favorecen un aumento rápido y sustancial de la inversión privada.

Fuente: Elaboración propia con información de Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018 apartado Infraestructura de transporte y logística, HYPERLINK "<http://pnd.gob.mx/>" <http://pnd.gob.mx/> (consultado en 3 de junio de 2013). así como CICM Estudio de Integración de Proyectos de Infraestructura. Disponible en HYPERLINK "<http://www.cmic.org/agendaindustria/AGENDA%2oTRANSPORTE.pdf>" www.cmic.org/agendaindustria/AGENDA%2oTRANSPORTE.pdf (consulta realizada el 31 de julio de 2013).

Mirada Legislativa

El pasado 14 de julio el titular del Ejecutivo manifestó que durante el sexenio que ha iniciado se dedicarán 4 billones de pesos a obras esenciales para la infraestructura nacional; ello en el marco de la presentación del Programa de Inversiones en Infraestructura de Transporte y Comunicaciones 2013-2018.

En dicha presentación se especificó que uno de los objetivos básicos del programa es mejorar carreteras, ferrocarriles, puertos, aeropuertos y telecomunicaciones dedicándoles para consolidar a México como una verdadera potencia económica emergente el siglo XXI.⁸

El Presidente de la República dijo que los 4 billones de pesos se destinarán a al Programa de Inversiones en Infraestructura de Transportes y Comunicaciones 2013-2018 y diversas “inversiones realizadas en otras dependencias y entidades como Pemex, Comisión Federal de Electricidad y Comisión Nacional del Agua”.

Dijo que esa cifra “eventualmente se podrá incrementar, de ser aprobada en su momento la reforma hacendaria, prevista en el Pacto por México, que habrá de presentarse a la Cámara de Diputados el próximo mes de septiembre”.

Dio a conocer que este programa “detonará una inversión tanto pública como privada en este sector, de prácticamente 1.3 billones de pesos, de los cuales 582 mil millones corresponderán a infraestructura y transporte, mientras que otros 700 mil millones se destinarán a las telecomunicaciones”.

Un punto a destacar es que el programa “está diseñado para convertir a México en un gran centro logístico global de alto valor agregado”, a partir de tres objetivos y cinco líneas de acción.⁹

El proyecto incluye 15 autopistas, 29 carreteras, 16 libramientos, 7 puentes, tres trenes de pasajeros, sistemas articulados de transporte urbano en diversas ciudades, cuatro tramos de trenes de carga, 7 aeropuertos y 7 puertos marítimos, articulados mediante tres objetivos básicos:

Desarrollar conectividad logística, que disminuya los costos de transporte, mejore la seguridad vial y detone actividades que den mayor valor a los productos elaborados en nuestro país.

Promover un desarrollo regional equilibrado, que abra oportunidades de crecimiento para los mexicanos en todo el territorio nacional.

Mejorar la calidad de vida de la población, con infraestructura de transporte, logística y de comunicaciones rápidas, seguras y, sobre todo, más baratas y económicas.

Estos objetivos se enfocan a la reducción de costos, calidad para la población y el incremento de la exportación de productos nacionales. En palabras del Secretario de Comunicaciones y Transportes “el país posee condiciones inmejorables que deben convertirse en ventajas, tales como capacidad productiva, la situación geográfica, los costos de producción, el talento de la gente, así como también un gobierno firme y audaz que conoce ruta y destino, que en conjunto pueden dar como resultado que México puede ser la gran plataforma logística de América Latina.”

⁸ Véase Presidencia de la República, comunicado del 15 de julio de 2013, HYPERLINK "<http://www.presidencia.gob.mx/articulos-prensa/se-invertiran-4-billones-de-pesos-en-proyectos-de-infraestructura-durante-este-sexenio-enrique-pena-nieto/>" Se invertirán 4 billones de pesos en proyectos de infraestructura, durante este sexenio: Enrique Peña Nieto, disponible en HYPERLINK "<http://goo.gl/RJHfsp>" "<http://goo.gl/RJHfsp>" (consultado en 16 de julio de 2013).

⁹ Ibidem.

El Programa cuenta con 5 líneas de acción, centradas en la modernización, ampliación y conservación de la infraestructura de comunicaciones, así como de los diferentes modos de transporte. Su correspondencia con las orientaciones contenidas en el Plan Nacional de Desarrollo se puede apreciar en el cuadro 5,

Cuadro 2.
MÉXICO SITUACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE EN SEGÚN EL PND 2013-2018

	RED CARRETERA	SISTEMA FERROVIARIO	PUERTOS	SISTEMA AEROPORTUARIO
CANTIDAD	374,262 km.	26,727 km.	11,500 km. 117 puertos y terminales Cargadas..	60 aeropuertos
Servicio que brindan	49,169 red federal (8,459 km. son autopistas de cuota y 40,710 Km. constituyen la red federal libre de peaje).	Sólo se cuenta con el Tren Suburbano de la zona metropolitana de la Ciudad de México y algunos trenes turísticos.	67% del movimiento de carga es concentrado en 16 puertos comerciales, de los cuales los más importantes son: Manzanillo, Lázaro Cárdenas, Altamira y Veracruz, operan 96% de la carga contenerizada	Transportan a casi 80 millones de pasajeros. 700 millones de toneladas de carga al año. De éstos, 17 concentran 86% del tránsito de pasajeros y 96% de la carga aeroportuaria.

<p>Ferrovionario</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Construir nuevos tramos ferroviarios, libramientos, acortamientos y relocalización de vías férreas que permitan conectar nodos del Sistema Nacional de Plataformas Logísticas. • Vigilar los programas de conservación y modernización de vías férreas y puentes, para mantener en condiciones operativas la infraestructura sobre la que circulan los trenes. • Promover un programa integral de seguridad estratégica ferroviaria. 	<p>Se busca retomar el transporte ferroviario de pasajeros e incentivar un mayor uso de los trenes de carga. Es necesario abatir los costos y tiempos de traslado, mediante la construcción de libramientos e infraestructura urbana, que permitan elevar la velocidad de este medio de transporte.</p>	<p>En el PDN además de construir hace referencia a la evaluar y vigilar de programas relacionados con el sector y su buen funcionamiento. En el segundo se prioriza en la calidad reduciendo costos y tiempo.</p>
<p>Marítimo-Portuario</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Fomentar el desarrollo de puertos marítimos estratégicos de clase internacional, que potencien la ubicación geográfica privilegiada de México, impulsen las exportaciones, el comercio internacional y el mercado interno. Reducir los tiempos para el tránsito de carga en las terminales especializadas. • Fomentar el desarrollo del cabotaje y el transporte marítimo de corta distancia, para impulsar como vía alterna a la 	<p>La meta es contar con cuatro puertos de clase internacional y fortalecer la capacidad del sistema portuario, para apoyar a los distintos sectores económicos del país; así como fomentar el desarrollo de la marina mercante y de cabotaje.</p>	<p>Se mencionan puertos de clase internacional pero en el programa ya se habla de cantidad (cuatro). Los dos precisan el desarrollo en el cabotaje.</p>

<p>Aeroportuario</p>	<p>de servicios aeroportuarios en el Valle de México y centro del país.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Desarrollar los aeropuertos regionales y mejorar su interconexión a través de la modernización de la Red de Aeropuertos y Servicios Auxiliares, bajo esquemas que garanticen su operación y conservación eficiente, así como su rentabilidad operativa. • Supervisar el desempeño de las aerolíneas nacionales para garantizar altos estándares de seguridad, eficiencia y calidad en sus servicios. 	<p>transporte aéreo, resolviendo la saturación del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México y fomentando interconexiones regionales.</p>	<p>para así poder tener mayor calidad en el servicio. Más sin embargo en el plan se detalla la supervisión para lograr mayor calidad seguridad y eficiencia.</p>
<p>Transporte masivo urbano</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Mejorar la movilidad de las ciudades mediante sistemas de transporte urbano masivo, congruentes con el desarrollo urbano sustentable, aprovechando las tecnologías para optimizar el desplazamiento de las personas. • Fomentar el uso del transporte público masivo mediante medidas complementarias de transporte peatonal, de utilización de 		<p>El transporte urbano masivo es tomado en cuenta por el PND utilizando las tecnologías para logra desarrollo en el sector, promoviendo otro tipo de trasportes que disminuyan la contaminación y/o que no la provoquen</p>

	bicicletas y racionalización del uso del automóvil.		
Telecomunicaciones		Se prevé alcanzar el acceso universal , ampliando la cobertura de las redes, fomentando la competencia y contribuyendo a que la Reforma Constitucional en la materia, se instrumente de manera oportuna y eficaz.	El programa incluye líneas de acción en cuanto al sector de telecomunicaciones con el fin de que el país sea competitivo en la materia.

Fuente: Elaboración propia con información de Presidencia de la República, comunicado del 4 de junio de 2013 y Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018, disponibles en HYPERLINK "<http://www.presidencia.gob.mx>" www.presidencia.gob.mx (consulta: julio de 2013).

Comentarios Finales

De acuerdo con la información expuesta, México se encuentra en una situación de rezago en infraestructura, a pesar de la alta inversión destinada durante los pasados años, fundamentalmente en el subsector carretero.

Hasta ahora los anuncios relacionados con infraestructura y transporte parecen apuntar hacia la continuidad de las políticas en el sector, pero no ofrecen información más detallada respecto de su impacto en la movilidad y la eficiencia de la inversión, especialmente en un contexto que atiende a la competitividad y productividad de las regiones de México.

Falta aún definir con mayor claridad cual será la fuente de los recursos destinable a cada subsector, así como el ritmo de aplicación del gasto proyectos en cada región del país. Está pendiente la definición de qué se quiere impulsar, si ésta está ligada al apoyo del comercio exterior y al desarrollo de la industria en ciertas regiones o bien, al turismo, entre otras actividades.¹⁰

¹⁰ Véase Periódico El Economista, Plan de Infraestructura en México no entusiasma a inversionistas, México, 5 de agosto de 2013. (disponible en HYPERLINK "<http://eleconomista.com.mx/corto-plazo/2013/07/19/plan-infraestructura-mexico-no-entusiasma-inversionistas>" \t "_blank" <http://eleconomista.com.mx/corto-plazo/2013/07/19/plan-infraestructura-mexico-no-entusiasma-inversionistas>),

Mirada Legislativa

El presente número pertenece a la serie *Mirada Legislativa*
Si desea consultar algún documento, favor de entrar en contacto con la Dirección.

- ML 1** Deuda de estados y municipios en México
- ML 2** Dragon Mart y los intereses de China en el extranjero
- ML 3** La policía comunitaria en México
- ML 4** La reforma energética en México
- ML 5** El mercado de las telecomunicaciones en México
- ML 6** Panorama de la juventud mexicana
- ML 7** La cruzada contra el hambre en México
- ML 8** Acciones locales y regionales para el control de armas con perspectiva global
- ML 9** Panorama de la niñez en México y el mundo
- ML 10** Préstamos de la banca comercial: prioridad legislativa y de gobierno
- ML 11** Situación, rezago y déficit de la vivienda en México
- ML 12** Panorama del turismo internacional
- ML 13** Panorama del turismo en México
- ML 14** Fortalecimiento a la CONDUSEF
- ML 15** Beneficios, ventajas y riesgos comerciales de la incorporación de México al acuerdo TTP
- ML 16 serie especial Elecciones 2013** Región 1: Aguascalientes, Durango, Hidalgo, Sinaloa y Zacatecas
- ML 17 serie especial Elecciones 2013** Región 2: Baja California, Chihuahua, Coahuila y Tamaulipas
- ML 18 serie especial Elecciones 2013** Región 3: Oaxaca, Puebla, Quintana Roo, Veracruz y Tlaxcala
- ML 19** Panorama de la discapacidad en México y el mundo
- ML 20** Banca de desarrollo en México
- ML 21** Supervisión ciudadana de publicidad de gobierno en medios de comunicación
- ML 22** A 60 años del derecho femenino al voto: del sufragio a las cuotas de género
- ML 23** El consumo de drogas en México y el mundo
- ML 24** Panorama de la población indígena en México
- ML 25** El debate sobre el servicio profesional docente
- ML 26** Día del Adulto Mayor
- ML 27** Infraestructura y movilidad en México

MIRADA LEGISLATIVA



Dirección General de Análisis Legislativo

Donceles 14 Piso 1
Colonia Centro
06000, México, DF

Contacto

Tel. (55) 5722-4831 exts 2044 y 4820
amascott.ibd@senado.gob.mx
iandrade.ibd@senado.gob.mx

Dirección General de Análisis Legislativo

Instituto Belisario Domínguez • Senado de la República • LXII Legislatura



INSTITUTO BELISARIO DOMÍNGUEZ

Presidente	SEN. LUIS MIGUEL GERÓNIMO BARBOSA HUERTA
Secretario	SEN. DANIEL GABRIEL ÁVILA RUIZ
Secretario	SEN. ROBERTO ARMANDO ALBORES GLEASON
Secretario	SEN. ÁNGEL BENJAMÍN ROBLES MONTOYA

Directora General de Análisis Legislativo

DRA. MARÍA DE LOS ÁNGELES
MASCOTT SÁNCHEZ

Investigadores de la Dirección General de Análisis Legislativo

DR. ALEJANDRO NAVARRO ARREDONDO

MTRA. GABRIELA PONCE SERNICHARÓ

MTRO. CORNELIO MARTÍNEZ LÓPEZ

DR. JUAN PABLO AGUIRRE QUEZADA

LIC. IAN MARCK ANDRADE CÁCERES

MIRADA LEGISLATIVA



Dirección General de Análisis Legislativo

Donceles 14 Piso 1
Colonia Centro
06000, México, DF

Contacto

Tel. (55) 5722-4831 exts 2044 y 4820
amascott.ibd@senado.gob.mx
landrade.ibd@senado.gob.mx

Este documento no expresa de ninguna forma la opinión de la Dirección General de Análisis Legislativo, del Instituto Belisario Domínguez ni del Senado de la República.

Mirada Legislativa es un trabajo académico cuyo objetivo es apoyar el trabajo legislativo.