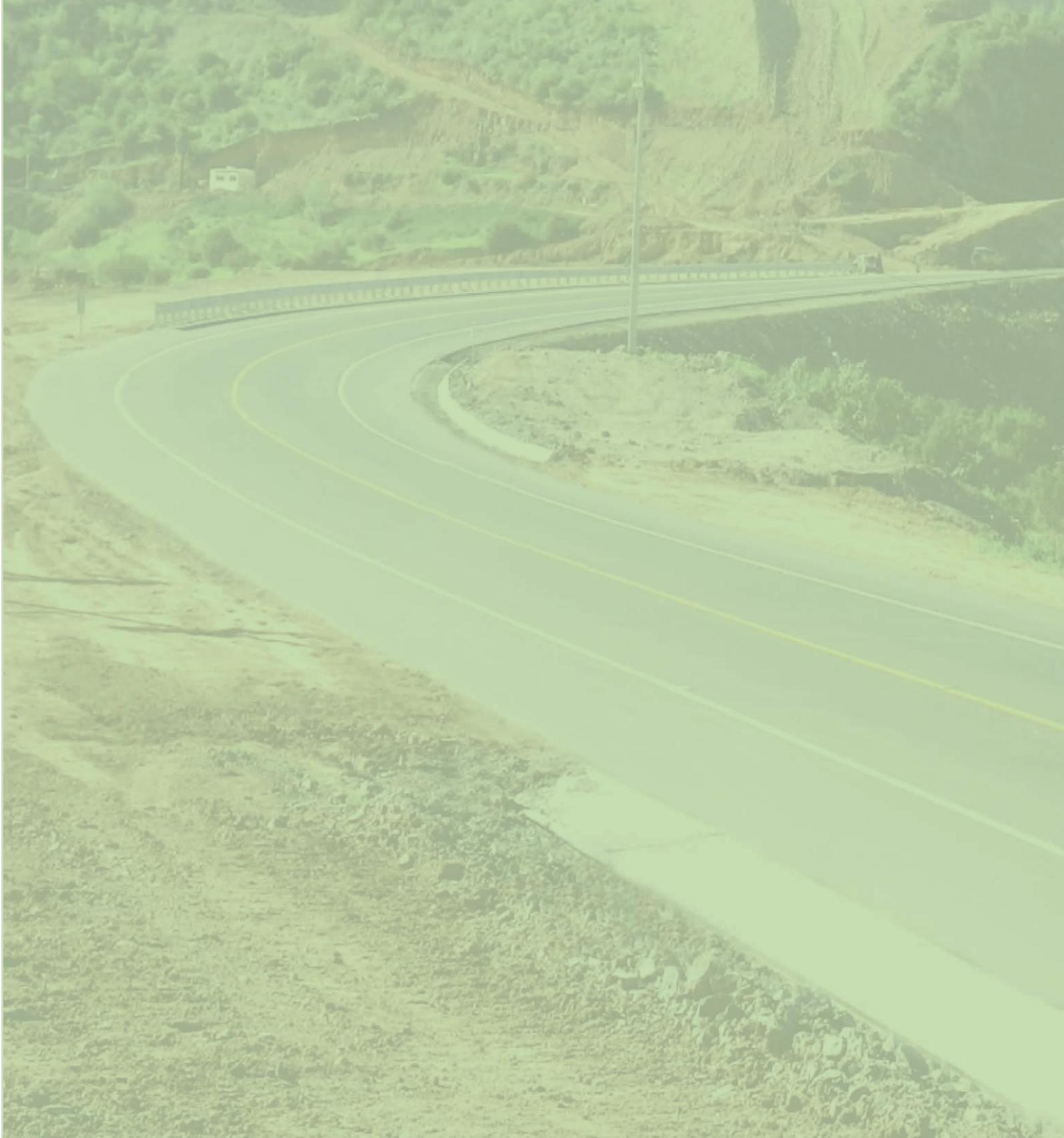


Capítulo I
Programa Nacional de Infraestructura
2007-2012



Capítulo I

El Programa Nacional de Infraestructura 2007-2012 deriva del Plan Nacional de Desarrollo, y tiene como objetivo aumentar la cobertura, la calidad y competitividad de la infraestructura del país, por lo que se constituye como un elemento fundamental para elevar el crecimiento, generar más y mejores empleos y alcanzar el desarrollo humano sustentable.

La inversión que efectivamente se realice dependerá de la aprobación de las reformas que permitan contar con el flujo de recursos necesarios, así como de las acciones para eliminar los factores que, hasta ahora, han inhibido el desarrollo de la infraestructura en el país.

A continuación, se revisarán las tareas que se deben llevar a cabo durante la presente administración (2007-2012) para mejorar el progreso de la infraestructura carretera en México.

SITUACIÓN EN 2007

En dónde estábamos

De acuerdo con el Foro Económico Mundial en su informe 2006-2007, por la competitividad de su infraestructura México se encuentra ubicado en el lugar 64 de 125 países.

En el ámbito sectorial, nuestro país ocupa el lugar 65 en ferrocarriles, 64 en puertos, 55 en aeropuertos, 51 en telecomunicaciones y 49 en carreteras.

En América Latina y en el plano sectorial, México ocupa el lugar 3 en materia de ferrocarriles, 11 en puertos, 8 en aeropuertos, 9 en telecomunicaciones y 6 en carreteras.

Durante 2006, la inversión en infraestructura –sin considerar el sector hidrocarburos– fue de apenas 2.1 del producto interno bruto (PIB).

VISIÓN DE LARGO PLAZO

Qué queremos

- Elevar la cobertura, calidad y competitividad de la infraestructura.

- Convertir a México en una de las principales plataformas logísticas del mundo, aprovechando nuestra posición geográfica y nuestra red de tratados internacionales.
- Incrementar el acceso de la población a los servicios públicos, sobre todo en las zonas de mayores carencias.
- Promover un desarrollo regional equilibrado, dando atención especial al centro, sur y sureste del país.
- Elevar la generación de empleos permanentes.
- Impulsar el desarrollo sustentable.
- Desarrollar la infraestructura necesaria para el impulso de la actividad turística.
- Dar suficiente certeza jurídica y promover activamente los esquemas de participación pública y privada en el desarrollo de infraestructura.
- Eliminar la regulación innecesaria y los inhibidores a la inversión, incluyendo, entre otras acciones, la revisión y simplificación de los procedimientos de contratación.
- Promover una mejor coordinación entre los gobiernos federal, estatal y municipal, y con el sector privado, para el desarrollo de la infraestructura.

Meta global

La meta para el año 2030 es que México se ubique dentro del 20% de los países mejor evaluados dentro del índice de competitividad de la infraestructura que elabora el Foro Económico Mundial.

Para alcanzar esta meta en 2012, debemos convertirnos en uno de los líderes de América Latina debido a la calidad de nuestra infraestructura. Para lograrlo, es necesario:

- Establecer una visión de largo plazo, que defina de manera integral las prioridades y los proyectos estratégicos que impulsará la presente administración.
- Incrementar de manera sustancial los recursos públicos y privados para el desarrollo de infraestructura.
- Promover la autorización de erogaciones plurianuales para proyectos de inversión en infraestructura.
- Dar un seguimiento eficaz al más alto nivel al desarrollo de los proyectos estratégicos, para identificar y controlar de manera oportuna los factores que puedan poner en riesgo su ejecución.
- Mejorar la planeación, preparación, administración y ejecución de los proyectos, incorporando las mejores prácticas y estándares en la materia.
- Impulsar los proyectos de mayor rentabilidad social, con base en su factibilidad técnica, económica y ambiental.
- Resolver la problemática en materia de adquisición de derechos de vía y simplificar los trámites para la obtención de autorizaciones en materia ambiental.

VISIÓN SECTORIAL

Dentro del Programa Nacional de Infraestructura, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) participa en cinco de los 11 sectores:

- Infraestructura carretera
- Infraestructura ferroviaria y multimodal
- Infraestructura portuaria
- Infraestructura aeroportuaria
- Infraestructura en telecomunicaciones

Fuentes de financiamiento:

- Para alcanzar los objetivos y metas propuestos, es necesario llevar a cabo un conjunto de reformas estructurales que permitan elevar la rentabilidad social y económica de la inversión y, con ello, incrementar de manera significativa los recursos, tanto públicos como privados, destinados al desarrollo de infraestructura.

- En función de lo anterior, se prevén tres escenarios:

Inercial: Si no se llevan a cabo las reformas estructurales que requiere el país.

Base: Si sólo se lleva a cabo la reforma hacendaria (escenario previsto en el Programa Nacional de Infraestructura 2007-2012).

Sobresaliente: Si se logra la realización de todas las reformas que se requieren.

Inversión pública y privada

- Un incremento sustancial en la cobertura y calidad de la infraestructura no se logrará si sólo se consideran los recursos públicos.

- Es indispensable impulsar un mayor financiamiento de la inversión en infraestructura con recursos provenientes del sector privado, con base en el marco jurídico establecido, las reformas a promover y la selección de las mejores alternativas para la realización de cada proyecto.
- Solamente así México podrá superar el rezago en la competitividad de su infraestructura con relación a otras economías emergentes.

ESTRATEGIA SECTORIAL

La estrategia sectorial para infraestructura carretera se definió en dos grandes apartados, en los que también están definidas las metas por alcanzar.

- a) Ampliación de la red carretera. La meta es construir o modernizar 17,598 km de carreteras y caminos rurales, incluyendo 12,600 km que corresponden a 100 proyectos carreteros completos que estarán concluidos. Lo anterior incluye:
- Modernización estratégica de la red. El objetivo es construir y ampliar tramos carreteros de altas especificaciones, especialmente en los corredores troncales que comunican a las principales ciudades, puertos, fronteras y centros turísticos del país.
 - Libramientos y accesos. Se pretende mejorar la continuidad en el flujo y la conectividad de la red carretera.
 - Construcción y modernización de carreteras interestatales. El objetivo es integrar ejes interregionales y mejorar la comunicación en regiones con potencial de desarrollo.
 - Obras complementarias federales. Se impulsarán diversos proyectos carreteros para eliminar cruces conflictivos, mejorar tramos y atender problemas locales.
 - Caminos rurales y alimentadores. Se continuará impulsando el desarrollo de este tipo de infraestructura carretera que beneficia principalmente a comunidades rurales.
- b) Mejoramiento del estado físico de las carreteras. La meta es que al término de la presente administración, pasemos del 72 al 90% de la red carretera en buenas condiciones de operación conforme a estándares internacionales y que se reduzca a cerca de la mitad –de 0.47 a 0.25 por cada millón de vehículos-kilómetro– el índice de accidentes.

ESTRATEGIA REGIONAL

En escala regional, uno de los objetivos es dar prioridad a los proyectos de inversión en las regiones de menor desarrollo relativo. Asimismo, se busca aprovechar mejor las sinergias que puedan existir entre proyectos dentro de una misma región.

A continuación se hace referencia a los proyectos más relevantes de cada región y sus posibles complementariedades:

- a) Región Noroeste (Baja California, Baja California Sur, Sonora y Sinaloa)

En materia carretera, entre otros proyectos, se llevará a cabo la modernización del tramo Mexicali-Caborca, la construcción de la carretera Cabo San Lucas-San José del Cabo y la ampliación de la carretera La Paz-Los Cabos, además de la construcción de los libramientos de Hermosillo, Culiacán, Mazatlán y Ciudad Obregón.

- b) Región Noreste (Chihuahua, Coahuila, Nuevo León y Tamaulipas)

Dentro de los proyectos carreteros a realizar, destacan los tramos Durango-Mazatlán, Saltillo-Monterrey y Libramiento de Saltillo, que son parte del corredor troncal Mazatlán-Matamoros, y los libramientos de Torreón, Chihuahua, Ciudad Juárez, Reynosa y Tampico, mientras que, como parte del desarrollo de carreteras fuera de corredores, se conectará la ruta Topolobampo-Chihuahua y se desarrollarán los proyectos Sabinas-Colombia, San Luis Potosí-Ciudad Victoria y Nueva Rosita-Múzquiz-Ciudad Juárez, entre otros.

- c) Región Centro-Occidente (Nayarit, Jalisco, Colima, Michoacán, Zacatecas, Aguascalientes, Guanajuato y San Luis Potosí)

Se concluirán las carreteras Tepic-Villa Unión y Morelia-Salamanca, y se construirán los libramientos de Guadalajara y de Morelia, y el libramiento poniente de San Luis Potosí, así como los tramos Lagos de Moreno-San Luis Potosí, todos los cuales son parte de corredores troncales. Asimismo, se desarrollarán los proyectos Ruiz-Zacatecas y Uruapan-Zamora, y se impulsará la modernización de las carreteras Guadalajara-Zacatecas, Durango-Fresnillo, San Luis Potosí-Zacatecas y Zacatecas-Saltillo. También se avanzará en la ruta San Luis Potosí-Tampico.

- d) Región Centro-País (Hidalgo, Querétaro, Tlaxcala, Morelos, Estado de México y Distrito Federal)

Se concluirá la construcción del Arco Norte de la Zona Metropolitana del Valle de México, así como la modernización de los tramos Atizapán-Atlaquemulco, Indios Verdes-Santa Clara y Texcoco-Calpulalpan-Apizaco.

Otras obras relevantes serán el libramiento surponiente de la Ciudad de México, el libramiento de Cuernavaca y los tramos Alpuyeca-Cuautla y Chalco-Cuautla-entronque autopista Siglo XXI.

e) Región Sur-Sureste (Puebla, Guerrero, Oaxaca, Chiapas, Veracruz, Tabasco, Campeche, Yucatán y Quintana Roo)

Como parte del programa de construcción y modernización de carreteras, se llevarán a cabo los proyectos Oaxaca-Salina Cruz, Acayucan-La Ventosa, Arriaga-La Ventosa y Arriaga-Ocozocoautla, lo que permitirá concluir el Corredor Transístmico. También se desarrollará la carretera Veracruz-Tampico y tramos de las rutas Villahermosa-Mérida, Chetumal-Cancún y Villahermosa-Chetumal, así como San Cristóbal de las Casas-Comitán-Tapachula. Se avanzará también en las rutas Lázaro Cárdenas-Acapulco y Oaxaca-Huatulco.

Tipos de proyectos

La lista de proyectos que se presenta en el PNI no es exhaustiva ni definitiva. Se incluyen aquellas iniciativas de inversión consideradas como las más relevantes con base en la información disponible.

Sin embargo, todos estos proyectos deberán contar con las evaluaciones correspondientes en materia de factibilidad técnica, económica y ambiental y, en su caso, cumplir con la normatividad presupuestaria aplicable.

Por otra parte, la planeación para el desarrollo de infraestructura es un ejercicio dinámico, que deberá actualizarse periódicamente, con el fin de incorporar todos aquellos proyectos de inversión que contribuyan al cumplimiento de las metas establecidas. Asimismo, para el futuro será deseable extender el horizonte de planeación.

Como parte del ejercicio de definición de prioridades en materia de infraestructura, se propuso establecer una clasificación de los proyectos de inversión considerados en el PNI con base en tres categorías:

a) Proyectos estratégicos

Estos proyectos se refieren a todas aquellas iniciativas de inversión de carácter estratégico para el cumplimiento de las metas de largo plazo establecidas en la planeación del desarrollo, incluyendo proyectos ancla. Tendrán la máxima prioridad en la asignación de recursos presupuestarios o, en su caso, en la determinación de los proyectos de participación pública y privada que se impulsarán con los recursos disponibles. El Gabinete de Infraestructura y Turismo dará un seguimiento puntual a cada uno de estos proyectos; en el sector de comunicaciones y transportes se encuentran:

- Los proyectos de modernización estratégica de la red carretera, que son parte de los 100 proyectos de carreteras completas, incluyendo los siguientes:
 - Durango-Mazatlán
 - Nuevo Necaxa-Tihuatlán (parte del corredor México-Tuxpan)
 - Oaxaca-Salina Cruz (tramo Mitla-Tehuantepec)
 - Guadalajara-Colima
 - Tepic-Villa Unión
 - Morelia-Salamanca
 - Arriaga-Ocozocoautla
 - Coatzacoalcos-Salina Cruz
 - Veracruz-Tampico
 - Arco Norte de la Zona Metropolitana del Valle de México

b) Proyectos nacionales

En esta categoría se incluyen trabajos de alcance nacional o de elevada importancia regional, cuya realización contribuye de manera significativa al cumplimiento de las metas establecidas en el PNI.

Asimismo, se incluyen proyectos relevantes que se encuentran en etapa de estudio y que eventualmente pueden ser considerados como estratégicos. En esta categoría se encuentran, dentro del sector de comunicaciones y transportes:

- Los proyectos de libramientos, accesos y carreteras interestatales, que son parte de los 100 proyectos de carreteras completas.
- Los proyectos de conservación de la red carretera federal.

c) Proyectos regionales y locales

Se refieren a obras de importancia local y, en algunos casos, regional, que contribuyen a las metas establecidas en el PNI y que forman parte de los programas sectoriales en materia de infraestructura de las dependencias y entidades de la administración pública federal.

Dentro de esta categoría, se incluyen los siguientes proyectos en el sector comunicaciones y transportes:

- Las obras complementarias de la red carretera federal.

- Los demás proyectos de infraestructura previstos en el PNI.

ESTRATEGIAS EN INFRAESTRUCTURA CARRETERA

- Completar la modernización de los corredores troncales transversales y longitudinales que comunican a las principales ciudades, puertos fronteras y centros turísticos del país con carreteras de altas especificaciones.
- Desarrollar ejes interregionales que mejoren la comunicación y la conectividad de la red carretera.
- Dar atención especial a la construcción de libramientos y accesos para facilitar la continuidad del flujo vehicular.
- Mejorar el estado físico de la infraestructura carretera y reducir el índice de accidentes.

METAS 2012

- Construir o modernizar 17,598 km de carreteras y caminos rurales, incluyendo la terminación de 100 proyectos carreteros completos.
- Incrementar de 72 a 90% la red carretera federal que opera en buenas condiciones conforme a estándares internacionales.
- Reducir el índice de accidentes de 0.47 a 0.25 por cada millón vehículos-kilómetro.