

Infraestructura es beneficio: CMIC

Bajo la administración de Claudia Sheinbaum, la CMIC propone proyectos de infraestructura que fortalezcan las cadenas globales de valor y nuevas vocaciones productivas regionales.



POR RICARDO VILLANUEVA

CATEGORÍA: INFRAESTRUCTURA Y CONSTRUCCIÓN PUBLICADO: 06 AGOSTO 2024

Me gusta

1

No me gusta

0



El presidente de la CMIC, Luis Rafael Méndez Jaled, en la conferencia de prensa.

Bajo el concepto de la importancia de la creación de infraestructura para impulsar el crecimiento en beneficio de México, la Cámara Mexicana de la Industria de la Construcción, CMIC, dio a conocer sus propuestas, mismas que serán presentadas a la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes de la administración de la presidenta electa Claudia Sheinbaum.

Otras pronunciaciones son **impulsar las obras de conectividad logística multimodal que articulen los diferentes modos de transporte y rompan los “cuellos de botella” que se registran en la “última milla**; asegurar las grandes obras de infraestructura en proceso; incrementar los recursos destinados a la inversión en mantenimiento para el funcionamiento de los activos de infraestructura logística y de comunicación y transportes del país.

También **proponen alinear las obras de logística y de comunicaciones y transporte con las vocaciones productivas de las diferentes regiones del país**; incrementar gradualmente la inversión pública y la calidad de la infraestructura; crear un instituto colegiado responsable de planear con visión de largo plazo; impulsar mecanismos transparentes de coinversión público-privada en infraestructura logística y de transportes; privilegiar los proyectos de infraestructura que fortalezcan las cadenas globales de valor que contribuyan a detonar nuevas vocaciones productivas regionales, y vigilar que en todos los proyectos se cumpla con la normatividad en materia ambiental.

Motivos de la falta de crecimiento

Las propuestas de la CMIC se basan en el reporte de 1990 y 2022, donde el crecimiento del PIB de México fue apenas del 2.1%, muy lejos de China (9.0%) e Irlanda (5.8%). **Entre los factores que han influido están el ocupar el sitio 54 en el ranking de competitividad global**, liderado por Singapur, Países Bajos y Singapur, mientras que Estados Unidos y Canadá están colocados en los sitios 13 y 26 respectivamente; incluso Chile está por delante de México, en el lugar 42.

En la infraestructura de caminos de todo tipo, México cuenta con 836.6 mil km, de los cuales 407.8 km forman parte de la red carretera, de los cuales el 45% está pavimentado; el 31.7% revestido; 14.2% son brechas mejoradas y el 8.7% son terracerías. De ahí, **la red federal de carreteras está estructurada a través de 9 corredores troncales longitudinales y 6 corredores transversales**, de los cuales 12.7% son federales, 34.1% alimentadora, 14.2% brecha y 39.9% rural.

La red ferroviaria la integran con 27,732 km de vías, que le permite movilizar 131.5 millones de toneladas anuales, de los cuales el 75% son productos industriales y agrícolas, y 45.8 millones de pasajeros.

El **sistema portuario mexicano cuenta con importantes puertos en el Pacífico y el Atlántico**, transportando 290 millones de toneladas de productos, 9.1 millones de pasajeros en cruceros y 2.3 millones de vehículos a todo el mundo.

A su vez, **el transporte multimodal aporta el 5.8% del PIB del país**, siendo el 77.2% del transporte carretero, seguido del aeroportuario con el 4.3%, el ferroviario con 2.3% y el marítimo el 1.0 por ciento.

Retos del futuro

Los **retos de la infraestructura logística y de transporte son**: Densidad moderada en carreteras y densidad baja en vías férreas; ineficiente articulación de los diferentes modos de transporte; marcadas desigualdades regionales en infraestructura logística y de transporte; deterioro de activos por rezagos en mantenimiento (40% de las carreteras en buen estado) y México pasó del lugar 50 (2014) al 66 (2022) entre 139 naciones en desempeño logístico.

Con lo que respecta a costos, México registra los más elevados en comparación con sus socios del TMEC, con 12, contra el 9.0 de Canadá y 8.0 de Estados Unidos.

Mientras que, los costos anuales por demoras en el autotransporte de cara en los 15 ejes carreteros en 2023, fueron por 169,320 millones de pesos, siendo **el más elevado el del Eje México-Nuevo Laredo, con 42,527.9 millones de pesos**.

La inversión pública en infraestructura como proporción del PIB en la última década ha variado. En 2013 fue del 4.3% y al año siguiente de 4.5% (el más elevado) y bajo la actual administración, en 2019 fue del 2.2% y la más elevada del 3.2% en 2022. Para la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, la inversión federal, entre 2014 y 2023, tuvo una disminución de -58%, con un presupuesto sexenal de la SCT (como porcentaje del PIB y del Presupuesto de Egresos de la Federación) de 0.1% en 2019 y 0.6% en 2024.