

El día de hoy voy a hablar de la infraestructura, de cómo está la infraestructura del país en estos momentos y, sin lugar a dudas, de la importancia de la infraestructura para aumentar la competitividad y la productividad en el país. Lo que es indudable es que en infraestructura no empezamos de cero. La Comisión Nacional de Caminos, la creó el presidente Calles en los años 20, la Comisión Federal de Electricidad, no me corresponde a mí pero se creó en los años 40.

Hoy día tenemos una red de carreteras de más de 342 mil kilómetros de distintas especificaciones y tenemos aeropuertos en prácticamente todos los estados del país. Tenemos puertos a lo largo de todas las costas y ferrocarriles que conectan la mayoría de las ciudades importantes, entre sí y con el exterior del país.

Tenemos una red de infraestructura que a lo largo de los años hemos venido construyendo y que es fundamental para el desarrollo del país.

Sin embargo, el gran esfuerzo realizado parece ser insuficiente. Lo que sucede con la infraestructura es que el mundo ha cambiado dramáticamente. El comercio exterior, la globalización de los mercados financieros, los mercados de bienes y la migración se han vuelto fenómenos fundamentales. Hay una relación muy importante entre la infraestructura que tiene el país, su infraestructura del transporte, de comunicaciones y la productividad que pueden mostrar las empresas mexicanas en los mercados exteriores.

Y en esto es donde México debe redoblar esfuerzos para volverse realmente competitivo, en un mercado atractivo para la inversión tanto nacional como internacional y es por esto que el presidente Calderón ha dicho que este será el sexenio de la infraestructura, precisamente para lograr mayor productividad en estas áreas que permiten que las empresas mexicanas puedan competir en condiciones similares con las que compite México y sus empresas en otros lugares del mundo.

En el sector de comunicaciones y transportes ha habido una transformación muy importante en los últimos años que quizá muchos de ustedes tengan presente, pero algunos la hayan pasado por alto: el gobierno pasó de ser un operador de infraestructura hasta mediados de los años 90, a ser un regulador y promotor.

Qué es lo que ha sucedido y, voy a dar algunos ejemplos, el gobierno operaba aeropuertos y ferrocarriles, el gobierno operaba todas las carreteras y todos los puertos, el gobierno operaba aerolíneas, e inclusive algunas líneas de autotransporte. Hoy en día el gobierno no opera prácticamente nada; se ha convertido en un ente regulador porque muchas de estas actividades representan monopolios naturales y un ente promotor para que precisamente haya mayor inversión privada en estas áreas que el país requiere para lograr lo que estamos buscando.

Por ejemplo, en el caso de los aeropuertos hace a penas 15 años todos los aeropuertos eran públicos; hoy día contamos con tres grupos privados de aeropuertos que cotizan en los mercados bursátiles y han invertido para mejorar la infraestructura en beneficio de los usuarios. La inversión realizada no hubiera podido hacerse con recursos públicos. Además tenemos ciertos aeropuertos que siguen bajo la operación del Estado, principalmente el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México. El reto que tenemos ahora ya no es la operación de los aeropuertos sino cómo regularlos adecuadamente para que las tarifas que se cobran sean competitivas con las del resto del mundo y los pasajeros puedan efectivamente tener acceso a servicios de alta calidad y servicios que puedan funcionar adecuadamente.

En otras áreas, como por ejemplo en ferrocarriles, contamos hoy día con un servicio mejor y más eficiente. Los Ferrocarriles Nacionales de México, cuando todavía eran ferrocarriles públicos, transportaron como máximo, cerca del 4 por ciento de la carga total del país.

Hoy día los ferrocarriles están transportando alrededor del 18 por ciento de la carga total y esta cifra está subiendo; por supuesto hay mucho que hacer en términos de las interconexiones que tienen los distintos ferrocarriles que no se han logrado resolver, los derechos de paso que tiene que darle un ferrocarril a otro ferrocarril, una regulación que tiene que mejorar, pero cuando esto se resuelva los ferrocarriles van aumentar aún más su productividad y su potencial y creemos que la carga en ferrocarril podrá llegar a transportar hasta 45 por ciento de la carga total del país.

Pero lo que es muy impresionante en estos últimos años, desde 1996 a la fecha, es que ya los ferrocarriles están transportando cerca del 20 por ciento de la carga del país, lo cual tiene ventajas importantes porque antes toda esa carga se transportaba por las carreteras; mucha de ella carga muy pesada, que se transportaba en lo que se conoce como dobles remolques o fulles que tienen un impacto sobre las carreteras, afectan el estado de las mismas y por lo tanto, implica un servicio de mantenimiento mucho más

oneroso e implica condiciones de transporte más onerosas para los productores y los transportistas.

Un tema que también ha sido relevante y en el que ha habido cambios fundamentales es en la administración de los puertos, que eran puertos públicos, el puerto, el muelle, era del estado y lo que se ha hecho es un sistema en donde se tiene una administración portuaria que administra concesiones que se dan a distintos usuarios de los muelles que se establecen en los puertos.

Esto ha creado mucha más eficiencia que la que teníamos, porque ahora tenemos puertos modernos a lo largo de toda la República e inicialmente lo que se tenía era una competencia entre los distintos puertos y hoy se tiene una competencia importante, inclusive hacia dentro de los puertos, donde se tienen dos terminales.

Qué tenemos que hacer, aquí también tenemos un gran reto que es por un lado mejorar la conectividad de los puertos, es decir, los puertos tienen que conectarse con los centros de producción y con los centros urbanos y ahí tenemos un esfuerzo que hacer en términos de ferrocarriles, en términos de carreteras y tenemos que promover esquemas intermodales de puertos para hacer mucho más eficiente los distintos modos de transporte.

En las carreteras también ha habido un cambio significativo. Se puede hablar de tres tipos de carreteras en el país. Unas de ellas son las carreteras que son totalmente rentables, su construcción y operación es rentable y se puede financiar a través de las cuotas que pagan los usuarios.

El segundo tipo que tenemos son carreteras que no llegan a ser rentables pero si llegan a ser parcialmente rentables y que se pueden trabajar mediante asociaciones público y privadas. Y el tercer tipo de carreteras que tenemos son aquellas que no son rentables desde un punto de vista económico-financiero meramente sino son rentables considerando las externalidades sociales que tienen, principalmente aquellas que abren una región al desarrollo.

A este respecto lo que es muy importante, es que la Cámara de Diputados hizo una reasignación de tal forma, que este año vamos a contar con el presupuesto más alto de carreteras que jamás haya tenido la Secretaría.

Vamos a tener 30 mil millones de pesos que se van a utilizar para los dos tipos de carreteras que mencioné, aquellas que requieren una inversión pública y aquellas que se hacen únicamente con inversión pública.

Unos de los puntos fundamentales de la red federal de carreteras es su conservación y esta tiene que ver obviamente con los recursos que se inviertan para mantener las carreteras en buen estado, pero tiene también que ver con la aplicación de la ley y de las normas en lo que se refiere al tonelaje que pueden utilizar los camiones de carga.

Y aquí en primer lugar, el Congreso nos consiguió 7 mil millones de pesos, que nos va a permitir conservar en forma adecuada más 44 mil kilómetros y más de 7 mil puentes y en segundo lugar acabamos de introducir una nueva norma que reduce el tonelaje que utilizan los camiones en México.

En México se había introducido una norma hace 10 años pero por distintas disposiciones siempre se fue atrasando y se fueron dando periodos de gracia.

Vamos a hacer un esfuerzo muy importante en caminos rurales, vamos a construir este año una cantidad de caminos rurales que tal vez sea el más alto de la historia y para darles una idea vamos a construir y modernizar caminos rurales que tienen el mismo kilometraje de Santa Rosalía en Campeche hasta Puerto Vallarta. De los 1,900 km, 1,162 están en municipios indígenas. Con esto, la meta supera en 40 por ciento a lo establecido para el 2006, principalmente en caminos en zonas indígenas.

Vamos a construir caminos rurales por ese kilometraje, esos caminos son los que tienen el beneficio marginal más importante para las poblaciones, porque si no están interconectadas las poblaciones rurales no pueden obviamente sacar sus productos no pueden entrar productos de consumo y las condiciones de vida se mejoran sustancialmente cuando esto se hace.

Por último, quisiera referirme al sector de telecomunicaciones, que es el sector más dinámico y el que más dinamismo le debe de dar a una economía. Lo que en la Secretaría de Comunicaciones y Transportes vamos a hacer junto con la Cofetel es introducir condiciones de mayor competitividad en beneficio de los usuarios mexicanos. México es uno de los países que menor penetración de banda ancha tiene, en hogares y negocios y la banda ancha es fundamental para poder hacer llamadas de teléfonos sin costo para poder tener acceso a internet rápido y a esquemas de educación adecuados y ahí tenemos un programa muy importante que cumplir para que sea el sector privado nuevamente, no el sector público, el que va introducir las condiciones de competencia y las condiciones para que las telecomunicaciones se vuelvan efectivamente un factor importante en el desarrollo de nuestro país.