consejo coordinador empresarial

concamin
CREER ES CREAR

Cámara Mexicana de la Industria de la Construcción

Infraestructura 2030

Hacia un Programa Nacional de Infraestructura Sostenible 2030

Infraestructura Logística Multimodal

Relatoría - Mesa 1

CONCANACO SERVYTUR MÉXICO

COPARMEX

ABM ASOCIACIÓN DE BANCOS MÉXICO

CMN CONSEJO MEXICANO DE NEGOCIOS

Consejo Nacional Agropecuario

AMIS ASOCIACIÓN MEXICANA DE INSTITUCIONES DE SEGUROS

CAMARA DE COMERCIO SERVICIOS Y TURISMO CIUDAD DE MEXICO

CANACINTRA

AMIB

COMCE

ANTAD Asociación Nacional de Tiendas de Autoservicio y Departamentales, A.C

Guadalajara, Jal. / Febrero 2017

I. Participantes

Panelistas:

- **Dr. René Villarreal Arrambide,** Presidente del Centro de Capital Intelectual y Competitividad.
- **Mtro. Roberto Martínez Yllescas,** Director, Organización para la Co-operación y el Desarrollo Económico – OCDE (México y América Latina).
- **Ing. Miguel Ángel Yañez,** Gerente General de la Terminal Intermodal Logística de Hidalgo, Hutchison Port Holdings.
- **Ing. Luis Manuel Quiroz Echegaray,** Director General, Puerto Interior de Guanajuato.
- **Ing. José Antonio Rivas Barba,** Vicepresidente de la Región Occidente, Cámara Nacional del Autotransporte de Carga (CANACAR).
- **Dr. Guillermo Rubio Sanz,** Presidente Ejecutivo, LOGIdes Desarrolladores Inmologísticos, S.A. de C.V.
- **Ing. César Patricio Reyes Roel,** Socio Consultor, Inteligencia Marítima, S. de R.L. de C.V.
- **Lic. Eliseo Zuno Guzmán,** Vicecoordinador del Consejo de Cámaras Industriales de Jalisco.
- **Dr. Carlos Daniel Martner Peyerlongue,** Coordinador de Integración del Transporte, IMT.
- **Lic. Bernardo Gutiérrez Navarro,** Director General del Centro Zacatecas, SCT.

Moderador:

- **Adrián Gallardo,** SIE Consultores

II. Exposición del Dr. René Villarreal Arrambide

La cadena global de valor y crecimiento está conformada por cinco elementos: innovación, cadena de abastecimiento, manufactura, logística y distribución, así como por la comercialización.

De ahí la importancia que tiene Infraestructura Logística como uno de los eslabones estratégicos para generar valor agregado y competitividad, y para integrar la fábrica global que opera más del 50% del comercio mundial de mercancías y servicios.

El Dr. René Villarreal también habló de la integración del Capital Logístico, el cual está integrado por cuatro grandes vertientes básicas de la infraestructura logística multimodal:

1. Infraestructura del Transporte Multimodal.
2. Infraestructura Energética.
3. Infraestructura en Tecnologías de la Información y Comunicaciones.
4. Infraestructura Hidráulica.

Por otra parte, abordó el tema del comercio internacional de nuestro país señalando que, en la era de Trump y la renegociación del Tratado de Libre Comercio con América del Norte, México debe cambiar de estrategia.

La economía mexicana por décadas se ha concentrado en una medida muy importante en nuestra relación comercial con Norteamérica. Nuestro país necesita diversificar las exportaciones, fortalecer la competitividad de nuestro mercado interno, articular cadenas productivas, y potenciar la construcción de infraestructura y vivienda.

Actualmente, México exporta 55 mil millones de dólares de autopartes que son insumos de Estados Unidos, 37.5% del total, mientras que China y Canadá representan sólo el 11.4% cada uno. Es decir, a Estados Unidos le beneficiaría potenciar su fábrica regional con México y Canadá, e incluso tener ciertas medidas proteccionistas, pero no con Canadá ni con nuestro país que son sus aliados, sino con el resto del mundo.

Es necesario desechar el falso dilema (crecimiento hacia afuera vs crecimiento hacia adentro), el camino es el crecimiento balanceado.

Respecto al programa Hecho en México se dijo que es muy positivo valorar la calidad de lo hecho en nuestro país, sin embargo, también se hizo hincapié en que una economía abierta lo hecho aquí tiene que ser competitivo en el mundo para poder encaminar los esfuerzos a una estrategia de sustitución de importaciones competitiva y se debe continuar promoviendo la demanda pública y privada al mercado interno.

Asimismo, en la exposición del Dr. René Villarreal se reconocieron los grandes retos que enfrenta nuestro país en materia de infraestructura.

índice de Desempeño logístico 2016*					
País	Población general	Infraestructura	Transporte intenacional	Competencia logística	Puntualidad
Canadá	14	9	29	15	25
Corea del Sur	24	20	27	25	23
Sudáfrica	20	21	23	22	24
China	27	23	12	27	31
España	23	25	22	23	26
Taiwán	25	26	28	13	12
Turquia	34	31	35	36	40
Malasia	32	33	32	35	47
India	35	36	39	32	42
Panamá	40	38	16	45	41
Kenia	42	42	46	40	46
37Polonia52	33	45	33	31	37
66Tailandia	45	46	38	49	52
Brasil	55	47	72	50	66
Egipto	49	50	45	43	48
México	54	57	61	48	68
*Indicadores seleccionados				Fuente: Banco Mundial	

Se habló del capital logístico en las Zonas Económicas Especiales, en Salina Cruz y el corredor industrial transístmico, señalando que la clave de su éxito se basa en la infraestructura. Actualmente, entre varias de las necesidades en infraestructura que tiene este polo de desarrollo, es necesario construir vías que permitan el tránsito de ferrocarriles en ambos sentidos a una velocidad de 80 km/h, hoy existe una sola vía y el tren viaja a una velocidad de 40 km/h.

Se señaló también que el Programa Nacional de Infraestructura 2014-2018 debe ser punto de partida en la construcción del Programa Nacional de Infraestructura Sostenible 2030, se trata de darle continuidad y de potenciar la competitividad de México.

El desarrollo de infraestructura genera dos grandes impactos: en el crecimiento económico y en la competitividad. Por ello tiene que ser un motor del crecimiento endógeno, y para que esto suceda, debe que basarse en tres pilares.

1. En la visión estratégica del Programa Nacional de Infraestructura 2030.
2. En un mayor desarrollo de Asociaciones Público- Privadas eficientes.
3. En la creación de un banco de infraestructura.

III. Diagnóstico

Mtro. Roberto Martínez Yllescas

- Los niveles de inversión de infraestructura en México están por debajo no sólo en relación con los países desarrollados, sino también en relación con los países en vías de desarrollo, similares a nuestro país.
- La OCDE y el Foro Internacional de Transporte han insistido en que si bien la infraestructura y su desarrollo son fundamentales para la competitividad, también lo es contar con infraestructura suave. Es decir, eliminar ineficiencias en la calidad regulatoria, cerrar brechas de información y de datos.
- Es necesario montar un observatorio nacional de transporte y logística que permita construir indicadores claves de manera participativa, tener la información necesaria para medir el desempeño de la infraestructura logística con la que se cuenta y estimar el desempeño de la infraestructura futura. Se debe cerrar la brecha que existe en la calidad de la información.

consejo coordinador empresarial

concamin
CREER ES CREAR

cmic Cámara Mexicana de la Industria de la Construcción

Ing. José Antonio Rivas Barba

- Con la reciente reclasificación carretera se estima, de acuerdo con la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, que se modificarán 46 mil 508 km de la red carretera de los cuales más de 20 mil pasarán a ser caminos de alta especificación.
- La Cámara Nacional del Autotransporte de Carga considera que esta reclasificación, luego de 15 años, será fundamental para mejorar la competitividad carretera del país.
- Un tema que se tiene que abordar es el de los paradores seguros, se trata de dignificar a los operadores, y brindarles espacios donde puedan descansar sin que su mercancía esté en riesgo.

Ing. César Patricio Reyes Roel

- Se debe garantizar que el proyecto de las Zonas Económicas Especiales trascienda independientemente de los colores políticos que lleguen al gobierno.
- Las Zonas Económicas Especiales no pueden depender de los recursos que asigne la Cámara de Diputados; los puertos y las APIs, deben ser parte económica del proyecto.
- El puerto de Frontera, Tabasco no debe dejarse de observar, es un puerto petrolero que necesita una inversión seria para poderlo desarrollar y podría ser fundamental para tener terminales de embarcaciones abastecedoras y reparadoras de plataformas de esta nueva generación petrolera.

Ing. Miguel Ángel Yañez

- Es importante tener clara la necesidad de generar corredores económicos en el sentido horizontal más que vertical.
- El Costo, la eficiencia, la confiabilidad y la seguridad son las cuatro variables fundamentales de la logística.

consejo coordinador empresarial

concamin
CREER ES CREAR

cmic Cámara Mexicana de la Industria de la Construcción

Ing. Luis Manuel Quiroz Echegaray

- El tema fundamental del desarrollo de un país se llama confianza y el tema de la estrategia es competitividad.
- Vemos que pese a los esfuerzos del gobierno aún falta mucho por hacer para mejorar sustancialmente en los indicadores internacionales.
- La innovación es el valor agregado a los factores de cambio y eso genera competitividad.
- Ante la escasez de recursos, éstos deben destinarse a los objetivos de infraestructura que mayor valor agregado le den al país.

Dr. Carlos Daniel Martner Peyerlongue

- Un problema recurrente es que tenemos en México un sistema logístico y de transporte sumamente desequilibrado, donde predomina de una manera abrumadora la carretera y el autotransporte como sistema de movilidad, lo que no ayuda ni a la competitividad ni a la sustentabilidad.
- La visión de caminar hacia un sistema de intermodalidad efectivo y articulado es fundamental y las políticas públicas deben dirigirse en el mismo sentido.
- El ferrocarril tiene que tener una participación mucho mayor en el transporte de mercancías.

Dr. Guillermo Rubio Sanz

- El éxito de cualquier corredor está en la carga, un país exitoso como China nos ha enseñado que los barcos van a donde hay carga, no a donde hay puertos.
- La logística es la base del comercio, si hay mala logística, el comercio es caro.

- El tema de costos es determinante, mientras el costo logístico de Estados Unidos está entre el 7 y el 8%, la Unión Europea entre el 6 y 8% según la región y México está en el 23%. Pagar esa diferencia entre la importación y la exportación por carecer de una logística dinámica y actual es absurdo.
- La OCDE en 2014 señaló que en el PIB mundial la logística representa el 11.7%.

Lic. Eliseo Zuno Guzmán

- En Jalisco se reformó la ley de asociaciones público-privadas, incorporando la figura de la obra pública no solicitada, la cual permitirá a los particulares que identifiquen necesidades de infraestructura proponer sus proyectos, aun y cuando el gobierno no los haya solicitado.

Lic. Bernardo Gutiérrez Navarro

- El Programa de Red Compartida, se concursó de manera transparente, es por más de 7 mil millones de dólares y participaron las 35 empresas tecnológicas más importantes del mundo. Es el proyecto más importante después del nuevo aeropuerto internacional de la Ciudad de México.
- Hay dos satélites nuevos funcionando, uno de ellos permitirá que cuando haya un desastre natural, se tenga la posibilidad de contar con comunicaciones para atender a la población.
- Se está invirtiendo en el primer tren de alta velocidad de América, el tren México-Toluca.
- El tren interurbano de Guadalajara que une los tres centros poblacionales más importantes de la zona metropolitana de Guadalajara, está generando 7 mil empleos directos y es un proyecto de 20 mil millones de pesos.
- En los últimos 20 años no se han construido más de 700 kilómetros ferroviarios.

- Se tienen terminados los estudios costo-beneficio de dos proyectos, el primero de ellos, el libramiento ferroviario en Zacatecas, un proyecto de 4 mil millones de pesos, y el segundo para un acortamiento ferroviario de 190 km entre Zacatecas y Aguascalientes, un proyecto de 9 mil millones de pesos que permitiría una mayor conectividad entre Manzanillo y Altamira, el principal corredor interoceánico en México.
- Una propuesta que quiero hacer, es la de convertir a Puerto Vallarta en un *home port*, es decir que exista la posibilidad de tomar un crucero para ir a Estados Unidos y no sólo recibir cruceros como actualmente sucede.
- El siguiente sexenio el motor para atraer inversiones y generar empleos debe ser la energía.

IV. Visión

- Los distintos panelistas coincidieron en que México debe avanzar hacia el desarrollo de una infraestructura logística que fortalezca el carácter intermodal del transporte de mercancias y de personas, privilegiando los ejes transversales interoceánicos y los modos de transporte que más contribuyan a reducir costos y a elevar el valor agregado de las actividades productivas, con un enfoque balanceado de fortalecimiento del mercado interno y de diversificación de mercados en las cadenas globales de valor.

V. Propuestas

Dr. René Villarreal Arrambide

- Necesitamos que el Programa Nacional de Infraestructura Sostenible 2030 se convierta en Estrategia y Plan de Infraestructura 2030. Tiene que abrirse a los conceptos de estrategia y plan.

- Se tiene que definir en qué proyectos hay que elevar la eficiencia y la productividad de la infraestructura actual. Es decir, con pequeñas inversiones puedes eficientar mucho la infraestructura que ya tienes. Antes de cómo crecer, hay que conocer cómo soy eficiente. Como exploto lo que ya tengo para llegar a la punta de la curva.
- De los 15 ejes carreteros nacionales que existen, sólo tres ejes atraviesan el país. Es necesario darle prioridad al desarrollo de esta infraestructura, más aún cuando nuestras miras deben estar puestas en Asia.
- El enfoque debe ser integral y completo, no desarrollos de infraestructura aislados.

Ing. Miguel Ángel Yañez

- Es cierto, los costos logísticos en Estados Unidos y en Europa es de entre el 6 y 7% y en Latinoamérica si llega a rebasar el 20%.
- En la cadena global de transporte, el componente marítimo es aproximadamente de entre el 70 y 80%, el resto es la parte terrestre y de vinculación con la marítima. Sin embargo, cuando nos vamos a los costos resulta que la parte marítima representa un 20 o 30% de todo el costo y el resto está en la conectividad en el lado tierra.
- Donde están las oportunidades para seguir reduciendo los costos de la transferencia y el transporte, está en la parte terrestre.
- En el caso portuario se han hecho importantes esfuerzos para ampliar su capacidad, pero se necesita atender la vinculación terrestre.
- Se necesita agilizar la transferencia de bienes y mercancías. La estadía de mercancías en puerto es en promedio de 8 días, cuando en el reto del mundo promedia entre 3 y 4 días.
- Es necesario plantear que vocación se le quiere dar al Corredor del Istmo de Tehuantepec, si es la de un corredor de transferencia internacional tendrá que competir con el Canal de Panamá y con el corredor de que hay entre Los Ángeles, Chicago y Nueva York.
- Ningún transporte marítimo va a parar si no hay volumen, el transporte marítimo obedece a economías de escala. Hay que tener cuidado en no generar más infraestructura que se convierta en un elefante blanco.

Dr. Carlos Daniel Martner Peyerlongue

- Si como país vamos a cambiar nuestra política comercial en aras de diversificar nuestras exportaciones, tenemos que reflexionar qué significa eso en términos de transporte y logística. Se tendría que pensar en un escenario donde las salidas de los flujos de carga y las plataformas logísticas tienen que estar mucho más vinculadas a ejes transversales.
- Es muy importante analizar cuáles serían los proyectos que impactaran más fuertemente en la reducción de los costos logísticos.
- El corredor México-Querétaro está saturado, es un corredor fundamental que requiere un proyecto en el corto plazo.

Mtro. Roberto Martínez Yllescas

- Debajo de la calidad regulatoria, se encuentra la disponibilidad, la previsibilidad y confiabilidad de información y datos para construir indicadores de desempeño de la inversión y de la infraestructura logística. En ese sentido siguen existiendo grandes brechas.
- La construcción de estos indicadores debe ser participativa y debe ser un ejercicio permanente para mejorar la regulación.
- Para integrarse hacia adelante a las cadenas de valor México debe apostarle a la innovación.

Ing. Luis Manuel Quiroz Echegaray

- Uno de los puntos clave en la estrategia es establecer un indicador que sirva para darle prioridad a las inversiones que ayuden en la reducción de los costos logísticos.
- La ineficiencia logística es el más perverso de los impuestos porque muchas veces, esta ineficiencia, no permite que se paguen mejores sueldos.
- Se necesita infraestructura inteligente que eficiente y que articule la conectividad.

- Acaba de salir del *doing business* el último análisis de los factores negativos que impiden la competitividad en México, estos son: la corrupción, crimen y robo, ineficiencia gubernamental y burocracia, tasas impositivas, así como tasas y regulaciones. Estos factores significan el 60% de toda la problemática de la falta de confianza.

Dr. Guillermo Rubio Sanz

- México en términos logísticos tiene grandes ventajas competitivas. Tiene orígenes y destinos de puertos a fronteras que es el gran deseo de todo país, tiene importantes puertos en el pacifico con gran volumen de carga, hay una gran demanda nacional que crece año con año y se tiene la corriente del Tratado de Libre Comercio con América del Norte.
- La solución son las plataformas logísticas y se tienen que hacer en los anillos de las ciudades para que los camiones no entren y de ahí se distribuye con vehículos livianos que no contaminen.

Ing. César Patricio Reyes Roel

- Se necesitan carreteras aisladas.
- Se tiene que legislar en materia de compensación ambiental, no se puede construir un puerto sin tocar el mangle. Al menos un apartado debe ser dedicado a la compensación ambiental en materia de construcción de puertos.
- Se deben terminar los puertos petroleros pequeños como el de Matamoros o el de Frontera.
- El pacífico necesita la construcción de un nuevo puerto para la carga contenerizada de Asia, se tiene que desarrollar el puerto de Cuyutlán.

Lic. Bernardo Gutiérrez Navarro

- Es fundamental terminar los cuatro carriles de la carretera entre Aguascalientes y Zacatecas. Terminando los cuatro carriles se tiene la conexión de cuatro carriles desde Manzanillo hasta Ciudad Juárez, y está la posibilidad de a través de San Luis Potosí, llegar hasta Altamira.
- La carretera 200 que nace en Tepic y termina en Chiapas, es una carretera fundamental desde el punto de vista turístico, es una carretera costera en la que hay que arreglar su anchura.

Lic. Eliseo Zuno Guzmán

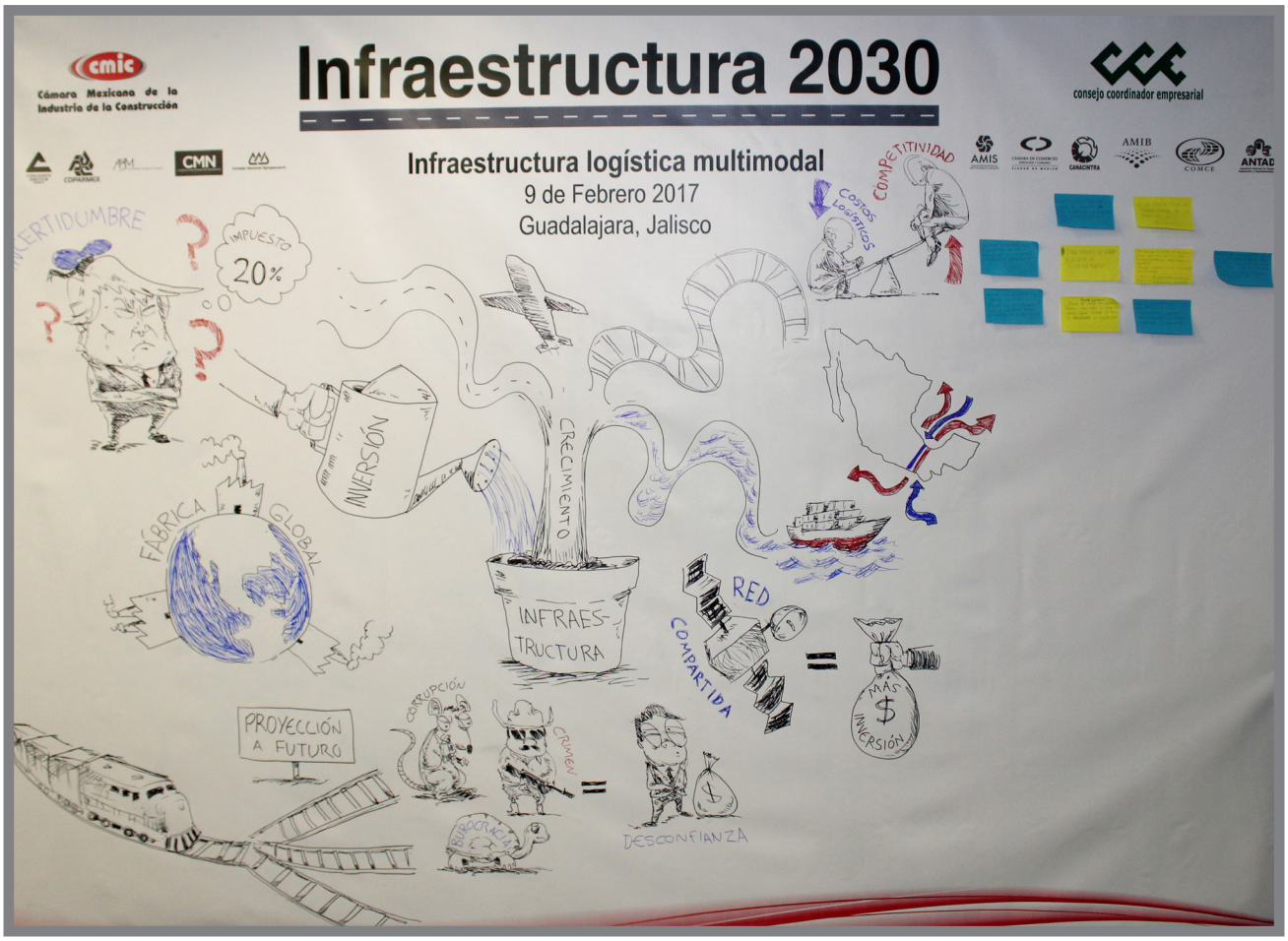
- Hay que analizar las razones del por qué no se han realizado muchas de las obras, algunas de ellas atraviesan problemas legales.
- Los industriales queremos sumarnos e ir de la mano con la tendencia del mercado que se está generando.

Ing. José Antonio Rivas Barba

- En el puerto de Manzanillo tenemos un puerto interior de primer mundo, pero tenemos un puerto exterior de muy mala calidad. Tenemos que pensar en toda la infraestructura que se tiene que generar alrededor de los puertos de calidad que tenemos, con los crecimientos que se tienen proyectados.
- Se está trabajando con la Secretaría de Comunicaciones un reglamento para las horas de manejo de los operadores, que va a ayudar a eficientar las cargas y las descargas para realmente utilizar a los operadores las horas en carretera.
- Es preocupante que al gobierno de Estados Unidos en este momento no le interesa el cambio climático, podrían perderse muchos avances que se habían venido logrando con la industria.

Dr. René Villarreal Arrambide

- Queda claro que la infraestructura logística multimodal tiene dos grandes impactos: en la competitividad y el crecimiento económico, y que es altamente prioritario su desarrollo.

- Además de los diversos ejes de lo que es la infraestructura física multimodal, hay dos elementos adicionales, la conectividad, y capital humano, no nos quedemos sólo con lo físico, hay que eficientar las nuevas tecnologías y promover un mejor capital humano.
- Partamos de lo que tenemos y cómo lo vamos a hacer más eficiente y luego que los nuevos proyectos para tener una estrategia de crecimiento económico y sustentable de cara al 2030.

V. Relatoría gráfica