

5

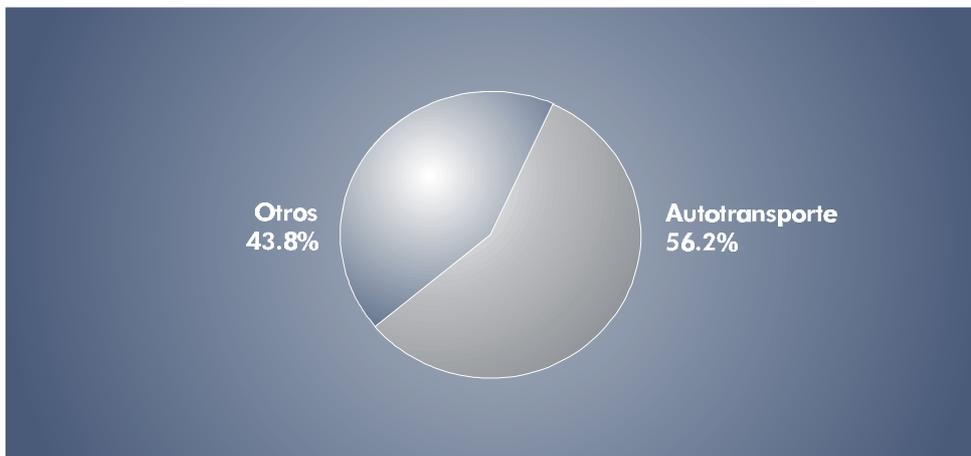
Transporte



5.1 Autotransporte

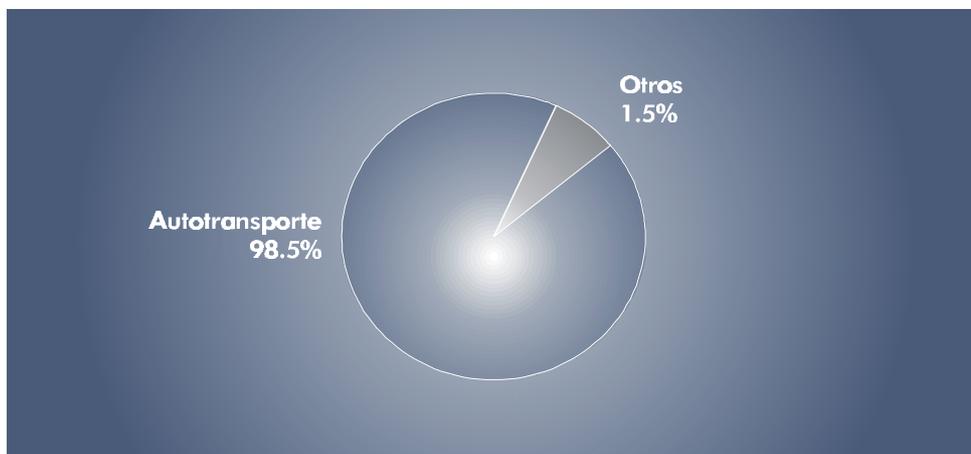
Por su vínculo directo e indirecto con la mayor parte de las ramas industriales y comerciales, el autotransporte federal representa un factor estratégico para la actividad económica del país, al tiempo que genera alrededor de 3.5 millones de empleos entre directos e indirectos. El autotransporte constituye el modo de transporte más importante del país: mueve aproximadamente el 56 por ciento de la carga y 98 por ciento del pasaje y el turismo.

PORCENTAJE DE CARGA TRANSPORTADA
POR EL AUTOTRANSPORTE FEDERAL EN EL AÑO 2000



Fuente: SCT, Dirección General de Autotransporte Federal.

PORCENTAJE DE PASAJEROS TRANSPORTADOS
POR EL AUTOTRANSPORTE FEDERAL EN EL AÑO 2000



Fuente: SCT, Dirección General de Autotransporte Federal.

Dónde estamos

Entorno

Al cierre del año 2000 se contaba con una flota vehicular cercana a los 452 mil vehículos, de los cuales cerca de 57 mil corresponden al transporte de pasajeros y alrededor de 395 mil al de carga. Ese año se transportaron 2 mil 660 millones de personas y 413 millones de toneladas de carga.

Por la forma en que están organizados, los prestadores del servicio de pasajeros son, en su mayoría, empresas; en el caso del autotransporte de carga, aproximadamente el 55 por ciento está constituido por microempresas y *hombres-camión* (conductores y al mismo tiempo propietarios de la unidad).

Por otro lado, la actualización del marco jurídico, el reforzamiento de la supervisión, el abatimiento de la irregularidad y la simplificación de trámites están rindiendo resultados. Ahora los autotransportistas enfrentan un entorno de reglas claras, de mayor competencia y de responsabilidades bien definidas.

Sin embargo, subsisten problemas añejos, están surgiendo nuevas exigencias y se plantea un interesante reto para los próximos años. La apertura de la frontera norte para el autotransporte, la reforma fiscal y una demanda menos dinámica ejercerán presiones sobre un sector que necesita allegarse recursos para crecer, modernizarse e incrementar su competitividad para enfrentar con éxito la competencia externa.

Oportunidades y retos

Lo cierto es que, en este inicio del siglo, los autotransportistas enfrentan nuevas oportunidades, pero también nuevos retos. Los avances de los años pasados han ayudado a aliviar los problemas y el autotransporte se encuentra en una mejor posición para invertir y expandir sus servicios. No obstante, persisten retos asociados a aspectos como la renovación de la flota vehicular, la inversión en infraestructura y la modernización de las empresas.

En efecto, los vehículos utilizados para prestar el servicio de transporte de pasajeros tienen una antigüedad promedio de diez años, mientras que, en el servicio de carga, la antigüedad alcanza los 17.5 años en promedio, siendo éste uno de los principales retos a vencer. Diseñar esquemas financieros para la renovación de la flota vehicular, incorporar unidades modernas y tecnologías de vanguardia son requisitos para mejorar la calidad y seguridad de los servicios y para competir en igualdad de circunstancias en el marco del TLCAN.

Otro gran reto que se tiene por delante es reorganizar la industria para revertir la tendencia a la atomización, lograr la conformación de empresas integradoras y desarrollar empresas más sólidas ante la apertura de la competencia internacional. Sólo con mejores empresas, personal capacitado y mejores equipos se podrán alcanzar estándares de competitividad similares a los que reportan nuestros principales socios comerciales.

El abatimiento del tránsito de vehículos irregulares representa otro gran reto. Pese a los esfuerzos realizados, un volumen importante de vehículos circula por las carreteras

federales sin cumplir con la normatividad vigente, atentando contra la seguridad y ejerciendo una clara competencia desleal contra los vehículos regulares.

El exceso en peso y dimensiones de algunas unidades es un reto más a enfrentar. Este produce un grave deterioro en la infraestructura carretera y mina las condiciones de seguridad en las vías de comunicación. De ahí la urgencia de reforzar la normatividad, vigilar su cumplimiento e instalar centros de pesaje. También es por ello que se debe trabajar en forma coordinada para lograr la convergencia de los aspectos de seguridad y protección a la infraestructura con aquellos que tiendan a incrementar la productividad del autotransporte.

Por lo demás, es necesario trabajar en el marco del TLCAN para que se cumpla la resolución del panel de controversias y se proceda a una apertura ordenada y armónica de la frontera norte para el autotransporte, que garantice los principios de equidad, reciprocidad y trato no discriminatorio.

Para enfrentar estos retos, se demanda una eficaz rectoría del Estado, fortalecida en sus funciones de promoción, regulación y control, así como un firme compromiso de los autotransportistas con los usuarios, que se hace realidad con un esfuerzo permanente de modernización, transparencia en el desempeño y competitividad.

Cómo vamos a llegar

Objetivo, líneas estratégicas y líneas de acción

OBJETIVO

1. Contar con servicios de autotransporte seguros, sustentables, eficientes y competitivos.

LINEA ESTRATEGICA

- 1.1 Establecer una relación de equilibrio entre la infraestructura carretera, la fabricación de vehículos y la operación del autotransporte.

LINEA DE ACCION

- 1.1.1 Fortalecer las comisiones consultivas del transporte, con la finalidad principal de ampliar la coordinación con otras dependencias federales y con los gobiernos estatales y municipales; al mismo tiempo, mejorar integralmente los servicios de autotransporte y las condiciones de seguridad en las carreteras, así como proteger el medio ambiente.

LINEA ESTRATEGICA

- 1.2 Incorporar el desarrollo tecnológico a la infraestructura y a los servicios de autotransporte.

LINEAS DE ACCION

- 1.2.1 Vigilar el cumplimiento del Programa Nacional de Control de Emisión de Contaminantes en la flota vehicular del autotransporte, a fin de contribuir a la preservación del equilibrio ecológico.

- 1.2.2 Promover la difusión e incorporación de tecnologías de Sistemas Inteligentes de Transporte (ITS, por sus siglas en inglés), para aprovechar sus beneficios en términos de eficiencia, seguridad y calidad en los servicios.

LINEA ESTRATEGICA

- 1.3 Promover una nueva estructura administrativa y una moderna organización industrial en línea con los nuevos retos del autotransporte.

LINEAS DE ACCION

- 1.3.1 Poner en operación un Consejo Consultivo del Autotransporte que oriente la toma de decisiones.
- 1.3.2 Impulsar la integración de los servicios de autotransporte con los de otros modos de transporte, con sujeción a los aspectos normativos y operativos pertinentes.

OBJETIVO

2. Ampliar la cobertura total del autotransporte en el ámbito nacional y regional, en beneficio del usuario.

LINEA ESTRATEGICA

- 2.1 Promover la inversión en servicios de autotransporte y esquemas innovadores de financiamiento para modernizar la flota vehicular.

LINEA DE ACCION

- 2.1.1 Desarrollar programas de renovación y ampliación del parque vehicular, mediante la concertación con cámaras, confederaciones y asociaciones, así como con la industria automotriz y la banca nacional e internacional.

OBJETIVO

3. Elevar la competitividad del autotransporte para avanzar en su internacionalización.

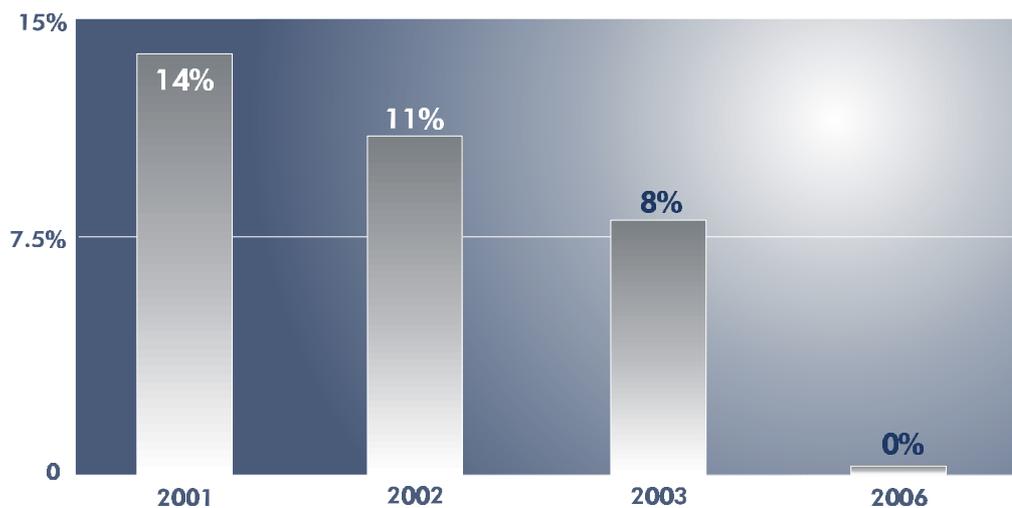
LINEA ESTRATEGICA

- 3.1 Instrumentar programas eficaces para la eliminación del autotransporte irregular.

LINEAS DE ACCION

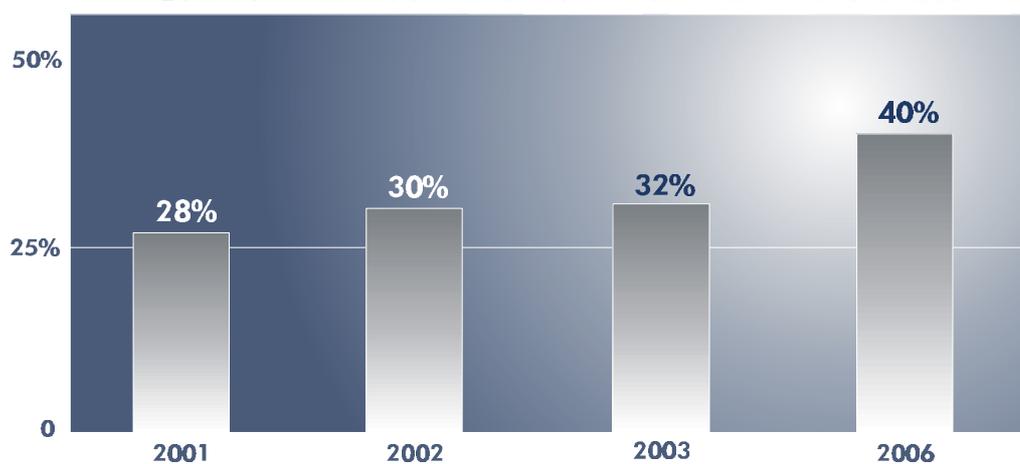
- 3.1.1 Poner en marcha un programa integral para garantizar los canjes de placas y revalidación de tarjetas de circulación, operando el sistema de información que permita su seguimiento y evaluación.
- 3.1.2 Poner en marcha el Programa Nacional de Reordenamiento y Regularización de Vehículos Destinados al Autotransporte Federal de Pasajeros y Turismo y de Concesionarios y Permisionarios Estatales que Transitan en Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal, para abatir la irregularidad.

VEHICULOS IRREGULARES EN EL TOTAL DE LA FLOTA DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL



Fuente: SCT, Dirección General de Autotransporte Federal.

VEHICULOS DE LA FLOTA DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL QUE CUMPLEN CON LAS NORMAS INTERNACIONALES



Fuente: SCT, Dirección General de Autotransporte Federal.

LINEA ESTRATEGICA

3.2 Crear condiciones para el desarrollo sano, seguro, sustentable y competitivo del autotransporte para que participe con éxito en la competencia nacional e internacional.

LINEAS DE ACCION

- 3.2.1 Promover la desconcentración, sistematización y simplificación de trámites y servicios del autotransporte.
- 3.2.2 Avanzar en la armonización de normas y especificaciones técnicas de los vehículos, así como en la homologación de los esquemas de supervisión y

control, de acuerdo con lo establecido en el TLCAN y otros tratados internacionales.

OBJETIVO

4. Contar con un marco jurídico armónico en todo el territorio nacional.

LINEA ESTRATEGICA

- 4.1 Consolidar el marco jurídico y lograr su armonización con las legislaciones estatales, a efecto de evitar la discrecionalidad, proporcionar seguridad jurídica a las inversiones y prestar un mejor servicio a los usuarios.

LINEAS DE ACCION

- 4.1.1 Depurar y completar el marco jurídico del autotransporte federal.
- 4.1.2 Avanzar en el cumplimiento del Programa Nacional de Normalización del Autotransporte, mediante la generación, modificación y ampliación de Normas Oficiales Mexicanas y demás disposiciones aplicables.
- 4.1.3 Impulsar la armonización de las normas federales, estatales y municipales relativas a la operación del autotransporte, a fin de facilitar la prestación de los servicios a lo largo del sistema nacional de carreteras.

OBJETIVO

5. Fortalecer la seguridad, a fin de disminuir el número de accidentes en carreteras federales.

LINEA ESTRATEGICA

- 5.1 Reforzar la supervisión de la normatividad y certificar la calidad de las empresas.

LINEA DE ACCION

- 5.1.1 Ejercer una efectiva supervisión y vigilancia respecto del cumplimiento del marco regulatorio, para mejorar la calidad del servicio, evitar la competencia desleal y fortalecer los niveles de seguridad de usuarios y conductores.

5.2

Transporte ferroviario

Antes del cambio estructural, el ferrocarril en México se encontraba afectado por la falta de recursos para su modernización. Esto propició la prestación de servicios de baja calidad, equipo obsoleto, insuficiente e inadecuado, retrasos frecuentes, alto índice de robos, pocas opciones de servicio, limitado número de corridas, altos costos y escasa productividad, lo que hacía inaplazable su modernización, para evitar la tendencia decreciente y su continua caída de participación en el mercado. De esta forma, se presentó un deterioro en la calidad de los servicios y una continua baja en la demanda, además de grandes rezagos en equipo tractivo y de arrastre, así como en sistemas de control de tráfico.

Por ello, para evitar una virtual desaparición del ferrocarril como alternativa de transporte competitivo, a partir de 1995 se llevó a cabo un proceso de reestructuración del

subsector, mediante el cual se permite ahora la inversión privada con el propósito de originar un renacimiento del transporte ferroviario. Se buscaba dar un impulso renovado a su dinámica de crecimiento, para atender con mayor seguridad y eficiencia los mercados nacionales y proyectar el comercio de nuestro país hacia el exterior en condiciones más favorables de competitividad.

Recientemente, las empresas privadas que operan ferrocarriles adquirieron un importante número de locomotoras de gran capacidad de arrastre, para modernizar los equipos, aumentar la flota existente y sustituir algunas unidades, lo que ha permitido atender con mayor eficiencia la demanda del mercado de transporte.

En cuanto al equipo de arrastre, las inversiones continuarán realizándose tanto en la adquisición de nuevas unidades como en el arrendamiento de equipo especializado, principalmente el destinado a los servicios de transporte intermodal.

Además, para habilitar los talleres de reparación de equipos, los concesionarios han seguido políticas diferentes, algunos concesionarios han realizado inversiones para ampliar y modernizar sus instalaciones para mantenimiento y reparación de locomotoras y carros, en tanto que otras empresas han preferido contratar a terceros para que realicen estas actividades.

Dónde estamos

Entorno

Para instrumentar el proceso de reestructuración necesario para superar los rezagos prevalecientes en el sistema ferroviario, éste se segmentó en cuatro líneas troncales y varias líneas cortas, todas susceptibles de concesionarse entre los inversionistas privados.

Como resultado, actualmente los servicios son atendidos, en su mayor parte, por seis empresas concesionarias:

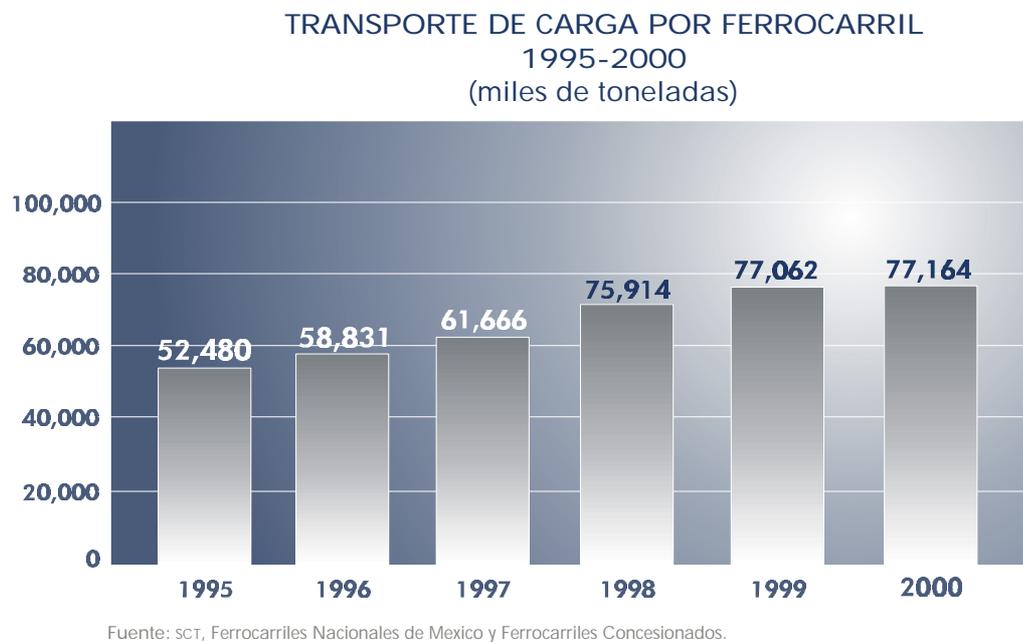
- Transportación Ferroviaria Mexicana (TFM)
- Ferrocarril Mexicano (Ferromex)
- Ferrocarril del Sureste (Ferrosur)
- Terminal Ferroviaria del Valle de México (Ferrovialle)
- Línea Corta Coahuila-Durango
- Compañía de Ferrocarriles Chiapas-Mayab

Existen también dos asignatarias:^{1/}

- Línea Corta Tijuana-Tecate
- Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec

^{1/} Los asignatarios pueden ser los estados, municipios y entidades paraestatales de la Administración Pública Federal, que no se sujetan al procedimiento de licitación pública a que se refiere la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario.

Gracias a la reestructuración, el transporte de carga por ferrocarril experimentó un notable repunte que se reflejó en un crecimiento promedio anual cercano al siete por ciento para el periodo 1994-2000.



En contraste, el transporte ferroviario de pasajeros ha mostrado un marcado descenso, tras reconocerse que la vocación del ferrocarril estriba en el movimiento de grandes volúmenes de carga a grandes distancias. Sin embargo, se ha sostenido la prestación de los servicios de pasajeros a comunidades aisladas, mediante el pago, por parte de la SCT, del subsidio correspondiente, que en el año 2000 alcanzó un monto de 72 millones de pesos. Se estima que la cifra irá disminuyendo hasta desaparecer.

En materia de inversiones, además de las señaladas en el apartado correspondiente a infraestructura, durante el periodo 1997-2000 las empresas concesionarias aplicaron recursos al mejoramiento de la eficiencia del transporte y del equipo ferroviario por un monto acumulado de casi 6 mil 761 millones de pesos. De ese total, 4 mil 806 millones se destinaron a adquirir equipo tractivo y de arrastre, y los 1,955 restantes se canalizaron a atender necesidades de sistemas, comunicaciones, tránsito y despacho, entre otros.

Se estima que, durante 2001, el conjunto de empresas ferroviarias habrá invertido alrededor de 2 mil millones de pesos para incrementar la seguridad y calidad en el transporte.

INVERSIONES EN TRANSPORTE DE LOS CONCESIONARIOS FERROVIARIOS (millones de pesos)				
FERROCARRIL	REALIZADA	COMPROMETIDA		TOTAL
	1997-2000	2001	2002-2006	1997-2006
TFM	2,853.7	829.1	3,066.7	6,749.5
Ferromex	2,992.5	875.6	2,969.8	6,837.9
Ferrosur	614.6	171.2	485.9	1,271.7
Coahuila- Durango	71.1	11.8	59.2	142.1
Chiapas-Mayab	86.4	6.5	21.8	114.7
Nacozari	142.6	32.6	0.0	175.2
TOTAL	6,760.9	1,926.8	6,603.4	115,291.1

Fuente: SCT, Subsecretaría de Transporte.

A esa cifra se agregarán otros 6 mil millones de pesos comprometidos para el periodo 2002-2006.

Oportunidades y retos

A futuro, la modernización y el crecimiento del ferrocarril ofrecen la oportunidad de diversificar el sistema nacional de transporte, haciéndolo menos dependiente del autotransporte federal, que es actualmente el modo principal.

Por su parte, los incrementos en productividad, seguridad y calidad de los servicios ferroviarios no solo han beneficiado a las empresas y a los trabajadores, sino también a los usuarios, que han recuperado su confianza. Esto coloca a las empresas ferroviarias en una sólida posición para crecer y diversificarse.

Adicionalmente, son extraordinarios los efectos multiplicadores de un sistema ferroviario sólido desde las perspectivas financiera y operativa. Visto a futuro, el ferrocarril representa una excelente posibilidad de impulsar el empleo y los negocios, mediante la consolidación de una nueva industria de servicios, proveedores, talleres y fabricantes de equipos articulados en torno a él.

Sin embargo, en los próximos años, para lograr el óptimo desempeño y el aprovechamiento cabal de las ventajas propias del ferrocarril, será preciso superar diversos retos.

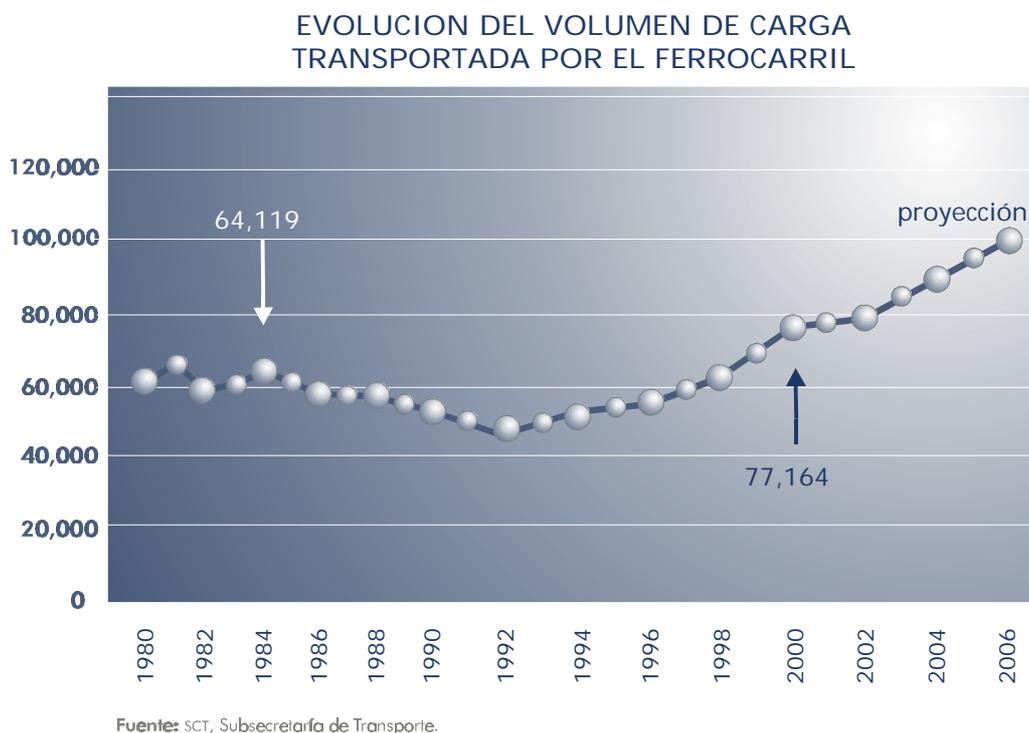
En primer término, resulta indispensable fortalecer la armonía operativa de las empresas concesionarias, concertando acuerdos y resoluciones sobre contraprestaciones por derechos de paso, arrastre, servicios de interconexión y de uso de terminal, así como estableciendo normas sobre la materia.

De igual modo, será indispensable revertir el evidente deterioro de la "convivencia" del ferrocarril con las zonas urbanas, ocasionado por los múltiples cruceos a nivel existentes, la mayor frecuencia de los recorridos y la falta de una cultura de seguridad de los conductores vehiculares.

Revivir el uso del ferrocarril para trasladar pasajeros es otro de los retos que se tienen por delante. Resulta muy conveniente impulsar proyectos urbanos o interurbanos, sobre todo en casos donde existan infraestructura desaprovechada, demanda efectiva y fuentes de financiamiento.

En los próximos años será indispensable consolidar la función rectora y reguladora del Estado en la materia, con el propósito de garantizar la calidad y la seguridad en los servicios, así como de mejorar la atención a los usuarios. Se buscará crear mecanismos eficaces de supervisión y vigilancia del cumplimiento de las obligaciones establecidas para las empresas en los títulos de concesión.

Finalmente, ante la mayor articulación de las cadenas de distribución, existe el reto de hacer del ferrocarril un puntal del transporte multimodal y un pilar de la integración del mercado interno y la competitividad del conjunto de la economía.



Cómo vamos a llegar

Objetivos, líneas estratégicas y líneas de acción

OBJETIVO

1. Satisfacer las necesidades de los mercados y de los usuarios, garantizando la prestación de los servicios en forma más segura eficiente y moderna.

LINEA ESTRATEGICA

- 1.1 Dar certidumbre a la inversión en el sector, así como protección y satisfacción al usuario de los servicios de transporte ferroviario, a través de un marco normativo caracterizado por la existencia de reglas claras, a fin de evitar la discrecionalidad de la autoridad.

LINEAS DE ACCION

- 1.1.1 Consolidar el marco regulatorio y normativo a fin de conservar y atraer nuevas inversiones al sector ferroviario, mediante reglas claras y de aplicación general para todo el Sistema Ferroviario Mexicano.
- 1.1.2 Continuar elaborando y publicando las Normas Oficiales Mexicanas en materia de operación y seguridad ferroviarias con el concurso de autoridades, empresas concesionarias y permisionarias, usuarios y trabajadores.
- 1.1.3 Supervisar que las tarifas de los servicios ferroviarios se determinen de acuerdo con un esquema de operación eficiente reflejando el costo de los servicios y una utilidad razonable; vigilar que su aplicación resulte clara, sencilla y homogénea para todo el sistema ferroviario.

LINEA ESTRATEGICA

- 1.2 Promover la competitividad del servicio de transporte ferroviario, en términos de calidad, precio y seguridad.

LINEAS DE ACCION

- 1.2.1 Conformar un transporte ferroviario que permita incrementar su participación en el transporte terrestre de carga, aprovechando su vocación en el manejo de grandes volúmenes en largos recorridos.
- 1.2.2 Vigilar el cabal cumplimiento de los compromisos establecidos en los Títulos de Concesión en materia de seguridad y eficiencia operativa, para evaluar el desempeño de los concesionarios en la prestación de los servicios, e implementar las medidas correctivas correspondientes.
- 1.2.3 Fortalecer el proceso de homologación de regulaciones técnicas que permitan garantizar el intercambio seguro de equipo de ferrocarril, en tráfico transfronterizo con países integrantes del TLCAN y Centroamérica.

OBJETIVO

2. Consolidar el nuevo Sistema Ferroviario Mexicano fortaleciendo su regulación para propiciar una sana competencia entre empresas ferroviarias y una adecuada convivencia entre concesionarios y con los centros urbanos de población.

LINEA ESTRATEGICA

- 2.1 Fomentar la convivencia entre los concesionarios para asegurar la satisfacción de los usuarios y el sano desarrollo del Sistema Ferroviario Mexicano.

LINEA DE ACCION

- 2.1.1 Garantizar la continuidad de los servicios y la convivencia armónica entre concesionarios, mediante el establecimiento de reglas claras que permitan una competencia sana, equitativa y transparente, a fin de mejorar la calidad de los servicios y consolidar un servicio ferroviario "sin costuras", aplicando las Normas Oficiales Mexicanas definitivas que se encuentran en proceso de elaboración.
- 2.1.2 Fincar las bases para el establecimiento de un Consejo Consultivo, donde participen autoridades, usuarios y prestadores del servicio ferroviario, para analizar alternativas que permitan mejorar la convivencia entre concesionarios y la calidad en la prestación del servicio para beneficio de los usuarios.
- 2.1.3 Promover los acuerdos y establecer las condiciones y contraprestaciones que permitan utilizar los derechos de paso y de arrastre, servicios de interconexión y de terminal, en términos que permitan prestar servicios continuos y sin costuras.
- 2.1.4 Supervisar y vigilar el cumplimiento de la normatividad establecida en materia de derechos de paso y derechos de arrastre, así como de servicios de interconexión y de terminal, que deben prestarse en forma recíproca los concesionarios, para mantener la debida continuidad del servicio público de transporte ferroviario.

LINEA ESTRATEGICA

- 2.2 Concertar acciones con las partes interesadas para instrumentar soluciones viables a los problemas de convivencia ferrocarril-ciudades.

LINEAS DE ACCION

- 2.2.1 Concertar acciones entre autoridades federales, estatales y municipales, y concesionarios ferroviarios, para establecer un programa integral para incrementar la seguridad del tránsito de trenes y automotores en cruces a nivel.
- 2.2.2 Aplicar medidas operativas que agilicen el tráfico ferroviario y reducir el tiempo de ocupación de los cruces a nivel en las ciudades.
- 2.2.3 Aplicar acciones de reordenamiento urbano de los gobiernos locales para mejorar integralmente, las condiciones de la infraestructura urbana y ferroviaria.
- 2.2.4 Establecer esquemas de financiamiento múltiple, con participación del Gobierno Federal, Gobiernos Estatales y Municipales, así como empresas concesionarias, para mejorar la seguridad en zonas urbanas.

OBJETIVO

3. Dar impulso a nuevos proyectos de transporte ferroviario de pasajeros.

LINEA ESTRATEGICA

- 3.1 Desarrollar proyectos de transporte de pasajeros interurbano y suburbano en las regiones donde sus características y demanda sean técnica, social y económicamente viables.

LINEAS DE ACCION

- 3.1.1 Llevar a cabo los procesos de licitación o asignación de servicios públicos de transporte ferroviario de pasajeros donde las condiciones técnicas, económicas y de demanda así lo permitan.
- 3.1.2 Promover proyectos de ferrocarriles suburbanos en ciudades donde se cuente con la infraestructura y demanda necesarias.
- 3.1.3 Continuar, a través del pago de subsidio correspondiente por parte de la SCT con el servicio ferroviario de pasajeros a comunidades aisladas, que no dispongan de otra alternativa de transporte.

OBJETIVO

- 4. Articular su utilización con los otros modos de transporte para integrar cadenas logísticas en corredores multimodales, que contribuyan al resto de la economía.

LINEA ESTRATEGICA

- 4.1 Ampliar la cobertura de los servicios del Sistema Ferroviario Mexicano, y fortalecer y consolidar su integración con los demás modos de transporte.

LINEA DE ACCION

- 4.1.1 Promover ante las asociaciones de autotransporte mecanismos de complementariedad e integración, para que actúen como alimentadores del ferrocarril en aquellos segmentos de mercado donde el ferrocarril no tiene acceso.
- 4.1.2 Lograr una participación más articulada del ferrocarril en el sistema integral del transporte, mediante alianzas estratégicas entre los concesionarios y permisionarios de todos los modos de transporte.
- 4.1.3 Promover la necesaria coordinación con las autoridades competentes, nacionales e internacionales, que intervienen en los puertos, cruces fronterizos y aduanas interiores para proveer una mayor agilidad en el despacho de la carga.

5.3

Transporte aéreo

Desde sus inicios, el transporte aéreo ha sido símbolo de modernidad. La demanda por un modo de transporte capaz de recorrer largas distancias de forma rápida y segura impulsó durante el último siglo el desarrollo vertiginoso de este medio, convirtiéndolo en pieza fundamental del mundo contemporáneo.

En los últimos años, el peso estratégico de la aviación se ha acrecentado significativamente, a raíz de la acelerada apertura de nuestro país hacia el exterior. Asimismo, la aviación se ha convertido en herramienta indispensable para la integración nacional, el turismo, la creación de negocios y el comercio nacional e internacional de mercancías con alto valor económico. Dentro del proceso de globalización que vive el mundo contemporáneo, la

conexión aérea de las ciudades turísticas y de negocios se ha convertido en factor determinante de la competitividad y el desarrollo.

Dónde estamos

Entorno

En sus diversas modalidades, el transporte aéreo es un servicio al público que se rige por leyes y reglamentos, así como por convenios internacionales. El Estado tiene las facultades de regular la explotación y el uso o aprovechamiento del espacio aéreo, así como de promover el sano desarrollo de esta actividad en forma ordenada y con buenos índices de seguridad para el traslado de personas y bienes, con una competencia equitativa que permita la existencia de opciones variables en costos y con calidad de servicio en un entorno integrado, eficiente y seguro.

A fines de octubre de 2001, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes dio a conocer, a través del *Diario Oficial de la Federación*, la política aeronáutica que, con una visión de largo plazo, contiene los principios rectores de la actividad y los lineamientos que guiarán a todos y cada uno de los factores que intervienen en ella.

Esta política aeronáutica responde a la convicción del gobierno de fortalecer la rectoría del Estado en la planeación y conducción transparente de la actividad y al propósito de impulsar una industria aeronáutica fuerte y competitiva, que aproveche las oportunidades comerciales y la posición geográfica estratégica para potenciar los flujos turísticos.

Enriquecida con las propuestas y opiniones de legisladores y de los diferentes representantes del sector, la política aeronáutica tiene como propósito central promover el desarrollo del sector aeronáutico y propiciar su operación eficiente, sobre bases de competencia equitativa, en un marco de respeto a la legislación vigente y de salvaguarda de la seguridad operacional, y con sustento en la incorporación de equipos modernos, la capacitación del personal técnico-aeronáutico, una infraestructura de calidad, tecnologías de punta y sistemas eficientes de control de tráfico aéreo.

De esta forma, se han sentado las bases para fortalecer la aviación comercial nacional y alcanzar estándares internacionales de competitividad y calidad. Asimismo, se podrá ampliar su cobertura regional, brindar servicios accesibles a un número mayor de mexicanos y ganar presencia en el mercado internacional, lo que permitirá desarrollar una sólida capacidad empresarial y forjar una aviación de clase mundial.

Los lineamientos generales de la política aeronáutica son:

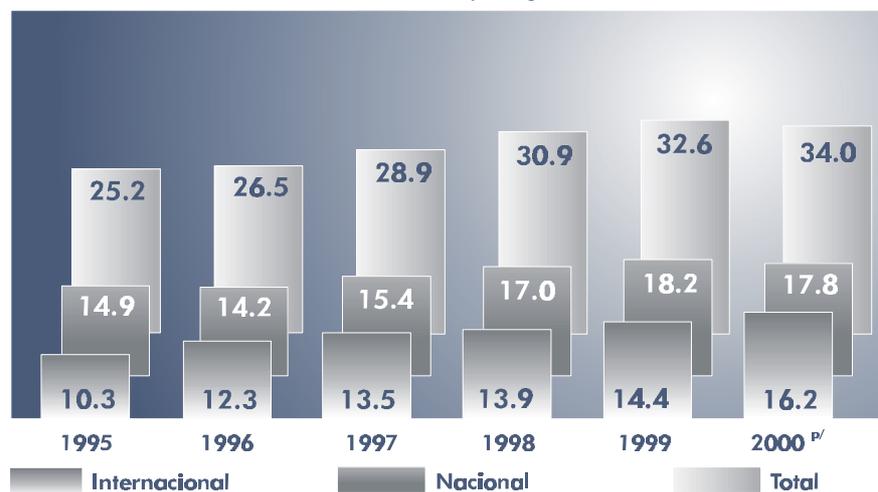
- *Seguridad y eficiencia.* Garantizar que la operación de aeronaves, aeródromos, equipos de apoyo e instalaciones cumplan con las normas y estándares de seguridad establecidos internacionalmente, y que el personal técnico-aeronáutico, tanto de vuelo como de tierra, reúna capacidades debidamente certificadas para alcanzar una eficiencia y seguridad de clase mundial.

- *Regulación.* Mantener actualizada la legislación y reglamentación en materia aeronáutica, mediante una consulta permanente con los agentes y sectores involucrados y que, a la vez, otorgue certidumbre jurídica en todos y cada uno de los aspectos de esta actividad, con reglas claras y transparentes, que permitan por parte de la autoridad una actuación objetiva y no discrecional. Garantizar que el control administrativo de las empresas nacionales operadoras de transporte aéreo y sus decisiones estratégicas permanezcan en poder de mexicanos.
- *Precios y tarifas.* Estructurar y mantener esquemas que reconozcan los costos de los servicios de transporte aéreo y su infraestructura y promuevan el crecimiento del mercado, la competencia equitativa, y la productividad del sector; además, se deberán evitar prácticas monopólicas y fomentar la salud financiera de las empresas de la industria, en beneficio de un número cada vez mayor de mexicanos.
- *Aviación comercial.* Fortalecer a la aviación comercial nacional, en un entorno de competencia equitativa, que tome en cuenta las tendencias de la industria y sea sustentable, financiera y operativamente sana, competitiva y de calidad conforme a estándares internacionales; que tenga permanencia y una cobertura regional más amplia, resulte accesible a un mayor número de mexicanos y participe crecientemente en el mercado internacional. Simultáneamente, se deberá forjar una mayor capacidad empresarial, de tal manera que nos permita contar, en el menor tiempo posible, con una aviación de clase mundial. Tendrán que evaluarse y apoyarse esquemas económicos y financieros que permitan mantener la productividad y el desarrollo de la industria del transporte aéreo de manera integral, así como aquellos que permitan la participación privada y social, incluidos los sindicatos.
- *Aviación general.* Reconocer e impulsar a la aviación general como una herramienta de desarrollo de negocios y de turismo, que permita la creación de oportunidades a nivel regional.
- *Personal técnico-aeronáutico.* Fortalecer, con la participación de los agentes involucrados, la formación, la capacitación y el adiestramiento del personal técnico-aeronáutico, de manera que promueva una cultura de la seguridad, calidad y productividad en el subsector.
- *Convenios internacionales.* Negociar los acuerdos internacionales en materia de transporte aéreo bajo criterios de reciprocidad efectiva y mercados equivalentes, promoviendo la equidad, el respeto y la búsqueda de medidas de beneficio mutuo entre los países, para así fortalecer a las aerolíneas nacionales, tomando en cuenta, responsable y gradualmente, las tendencias internacionales de la industria.

- *Desarrollo tecnológico.* Promover el desarrollo tecnológico asociado al subsector aeronáutico, para impulsar oportunidades de negocios y creación de empleos, además de beneficios derivados al usuario.

En México, según cifras del año 2000, se cuenta con 19 empresas comerciales de transporte aéreo nacionales: cuatro troncales, siete regionales, dos de fletamento de pasajeros y seis de carga. Estas empresas, en conjunto con más de 40 extranjeras con presencia regular en nuestro país, atendieron ese año un mercado total de 40 millones de pasajeros y 500 mil toneladas de carga. De estos totales, el transporte regular de pasajeros y de carga ascendió a 34 millones de pasajeros y 379 mil toneladas de carga.

TRANSPORTE REGULAR DE PASAJEROS POR VIA AEREA
(millones de pasajeros)



p/ preliminar
Fuente: SCT, Dirección General de Aeronáutica Civil.

CARGA TRANSPORTADA EN SERVICIO REGULAR
POR VIA AEREA
(miles de toneladas)



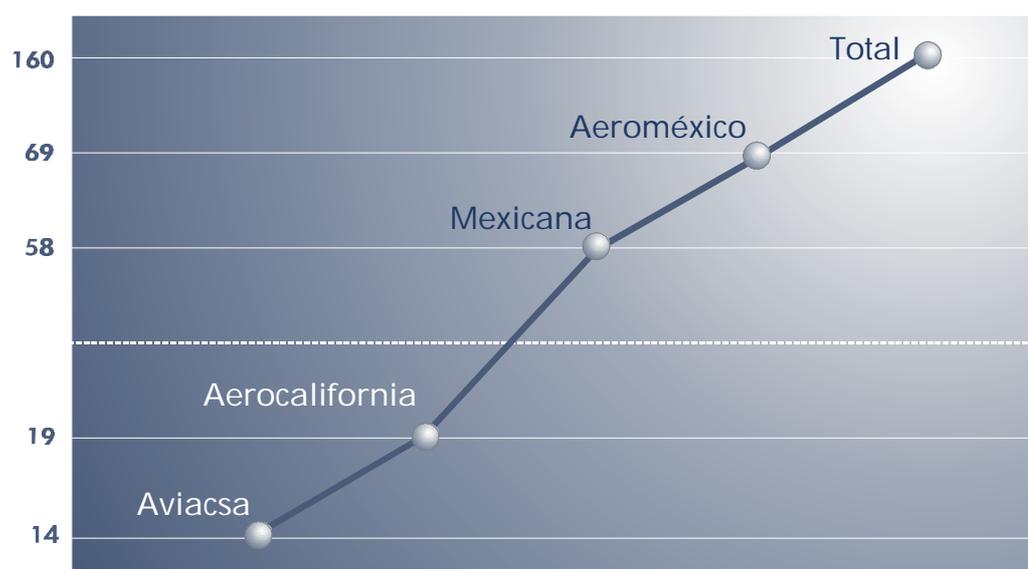
p/ preliminar
Fuente: SCT, Dirección General de Aeronáutica Civil.

El servicio público de transporte aéreo nacional regular está sujeto a concesión, mientras que el internacional regular lo está a permiso, pero ambos con rutas, itinerarios y frecuencias fijos. Por lo que se refiere al servicio no regular, tanto nacional como internacional, está sujeto a permiso, pero sin rutas, itinerarios y frecuencias fijos, y puede presentar las siguientes modalidades: taxi aéreo, fletamento, ambulancia aérea y servicios no regulares.

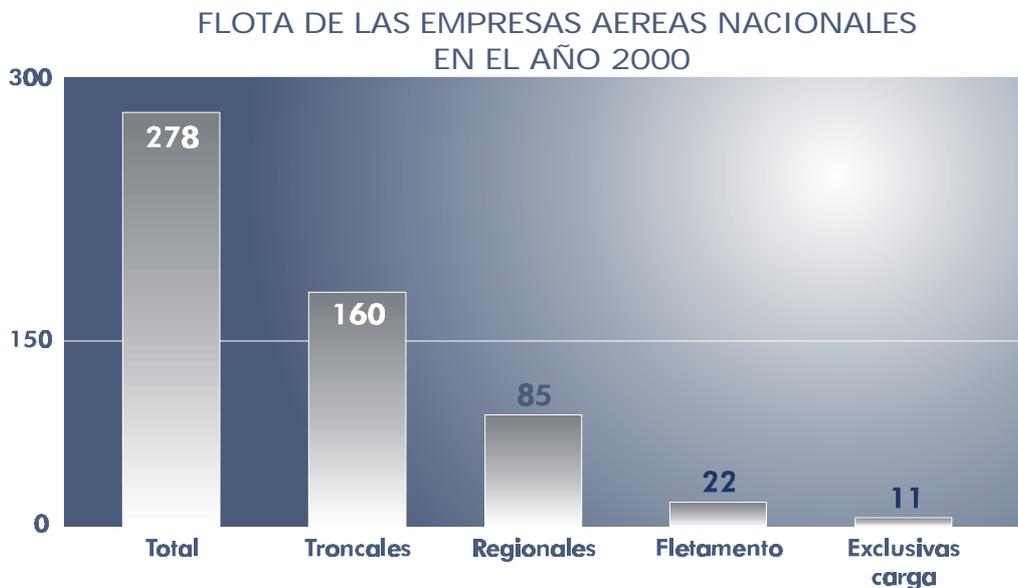
El transporte aéreo en nuestro país creció a tasas importantes durante la última década, aunque el de carga mostró mayor dinamismo que el de pasajeros (8.7 contra 5.2 por ciento anual). Las empresas nacionales participan con cerca de dos tercios del movimiento de pasajeros y cerca del 40 por ciento del movimiento de carga.

El parque aeronáutico con matrícula nacional, asciende a cerca de 6 mil 500 unidades, siendo alrededor de 1,200 las empleadas por aerolíneas y aerotaxis que prestan servicio público, mientras las restantes corresponden a unidades para servicio privado u oficial.

FLOTA DE LA AVIACION TRONCAL NACIONAL EN EL AÑO 2000



Fuente: SCT, Dirección General de Aeronáutica Civil.



Fuente: SCT, Dirección General de Aeronáutica Civil.

En la actualidad, a comparación con los datos mostrados en las gráficas anteriores, correspondientes a 2000, la aviación comercial nacional cuenta con una flota cercana a las 293 aeronaves y una disponibilidad de alrededor de 31 mil asientos. Las líneas aéreas regulares nacionales prestan un servicio continuo a 65 ciudades del país y 36 en el extranjero, predominando los destinos de Norteamérica y América Latina.

En el contexto internacional, se tienen firmados 36 convenios bilaterales en materia de transporte aéreo, en los que se han hecho valer los principios de reciprocidad, mercados equivalentes y trato equitativo. Estos podrían incrementarse gradualmente para aproximarse a 50 convenios hacia el 2006.

Hoy en día, la aviación mexicana es una industria moderna y dinámica, creadora de nuevas oportunidades de negocio y empleo, que ha superado grandes dificultades, logrando avances interesantes en términos de eficiencia, calidad y seguridad. Sin embargo, es también una industria que enfrentará enormes desafíos para consolidarse en el mercado interno y para sortear las turbulencias que se vislumbran en el entorno externo.

Ciertamente, la aviación comercial se ha fortalecido y muestra indicadores de desempeño aceptables. La readecuación del marco normativo se tradujo en reglas claras, en un entorno de competencia equitativa y en incentivos que favorecen la eficiencia, calidad y seguridad de los servicios. Gracias a las nuevas reglas y a los apoyos gubernamentales en la reestructuración de pasivos, las empresas aéreas recuperaron su viabilidad operativa y financiera. Todo ello redundó en un desarrollo más sano de la actividad, que se reflejó en una cobertura más amplia y en mejores niveles de eficiencia, calidad y seguridad.

En el ámbito internacional, se renegociaron convenios bilaterales y se fortaleció la presencia de México ante la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), en tanto que las principales aerolíneas mexicanas obtuvieron el reconocimiento internacional y pasaron a formar parte de alianzas comerciales globales de reconocido prestigio.

Las nuevas bases estructurales con que cuenta la aviación nacional, aunadas a la dinámica que muestran los mercados internos y externos, ofrecen oportunidades interesantes para consolidar la actividad, penetrar nuevos mercados y resolver los problemas aún pendientes. También se presenta la oportunidad de aprovechar las ventajas de contar en el país con personal calificado y materias primas, a fin de diversificar la industria aérea, incursionando en áreas de capacitación, talleres, fabricación de aeropartes y mantenimiento de equipos.

Sin embargo, también existe el riesgo de que la desaceleración económica mundial se profundice y que los efectos derivados de los atentados terroristas del 11 de septiembre del 2001 en las ciudades de Nueva York y Washington, en los Estados Unidos, se acentúen, lo que traería consecuencias negativas para este modo de transporte.

En adición a ello, en los años por venir se vislumbran retos importantes. Entre éstos, el principal consiste en consolidar la salud financiera de las empresas aéreas y los logros en eficiencia, calidad y seguridad de los servicios. Esto depende, en buena parte, del desempeño económico y del reforzamiento de la función reguladora y supervisora de la autoridad.

Otro gran reto estriba en ampliar la cobertura de los servicios en los mercados nacionales e internacionales. Para ello, se requiere alentar la presencia de nuevos oferentes, explorar nuevas rutas y promover nuevos mercados, asumiendo una visión global. También se precisa construir nuevas alianzas con aerolíneas internacionales y operadores de turismo para aprovechar sinergias y conquistar nuevos mercados.

Por otra parte, en nuestro país el subsector aéreo deberá realizar un enorme esfuerzo de renovación y modernización de su flota comercial, que es condición indispensable para incrementar la seguridad, la calidad de su servicio y su competitividad en un entorno cada vez más dinámico. En paralelo, habrá que redoblar esfuerzos en la calificación profesional y técnica del personal aeronáutico, que es el factor clave en la seguridad y productividad de la industria aérea.

También resulta imperativo consolidar los esfuerzos para actualizar el marco jurídico y fortalecer la regulación. Esto implica readecuar las normas vigentes; revisar los procesos de autorizaciones, permisos y concesiones; reforzar los esquemas de verificaciones en sus diversas modalidades; y reestructurar la autoridad aeronáutica para que cumpla en forma eficiente con sus funciones. Se trata de afianzar un entorno de reglas claras, que aliente la participación en el mercado bajo condiciones equitativas, brinde certidumbre jurídica a los participantes y garantice estándares rigurosos de seguridad, en beneficio de los usuarios.

En adición a ello, la enajenación de la tenencia accionaria que el IPAB y el gobierno federal tienen en Cintra, en cumplimiento de la resolución de la Comisión Federal de Competencia, plantea el reto de reorganizar la industria del transporte aéreo, para fortalecer la competencia equitativa y mejorar los servicios a los usuarios. El reto es inducir un proceso ordenado que sienta las bases de desarrollo de la aviación troncal, derive en el fortalecimiento de las aerolíneas y mejore la competitividad internacional de la industria.

La publicación de la política aeronáutica permite poner en marcha una estrategia de largo alcance, ampliamente consensuada y orientada a promover el desarrollo sano del

subsector. Se trata de una estrategia que reconoce su papel en la economía, define con claridad los alcances de la rectoría del Estado y las responsabilidades del sector privado, y salvaguarda los intereses de empresarios, trabajadores y usuarios. En fin, que consolide la industria aérea y garantice su inserción exitosa en los mercados internacionales.

Cómo vamos a llegar

Objetivos, líneas estratégicas y líneas de acción

OBJETIVO

1. Garantizar la seguridad operacional en el sector aeronáutico.

LINEA ESTRATEGICA

1.1 Incrementar los niveles de seguridad en los servicios de transporte aéreo.

LINEAS DE ACCION

- 1.1.1 Reforzar los programas de verificación de aerolíneas, aeronaves, talleres y escuelas de aviación.
- 1.1.2 Fortalecer los programas de verificaciones mayores, inspecciones de rampa e inspecciones en vuelos a todas las aerolíneas.
- 1.1.3 Apoyar la incorporación de tecnologías de punta en el sistema de tránsito aéreo mexicano.
- 1.1.4 Incrementar los niveles de seguridad en los servicios del transporte aéreo y garantizar el transporte eficiente y seguro de personas y bienes en el espacio aéreo mexicano.

OBJETIVO

2. Dar certidumbre a la inversión, a través de un marco normativo que evite la discrecionalidad de la autoridad y promueva la equidad.

LINEA ESTRATEGICA

2.1 Fortalecer y consolidar la función promotora, normativa y supervisora de la autoridad aeronáutica.

LINEAS DE ACCION

- 2.1.1 Llevar a cabo la reestructuración integral de la autoridad aeronáutica y fortalecer las áreas de seguridad operacional.
- 2.1.2 Realizar una evaluación permanente del marco legal y normativo y promover, en su caso, las modificaciones que permitan mayor claridad de la regulación, simplifiquen la operación del transporte aéreo y disminuyan la posible discrecionalidad de la autoridad.
- 2.1.3 Modificar la Ley Federal de Derechos para establecer sobre bases reales los cargos por servicios que presta la autoridad aeronáutica en sus diversas actividades.

OBJETIVO

3. Ampliar la cobertura de los servicios de transporte aéreo, consolidando la integración regional y promoviendo el acceso de una mayor parte de la población a estos servicios.

LINEA ESTRATEGICA

- 3.1 Fomentar el desarrollo de una industria de transporte aéreo nacional diversificada y competitiva.

LINEAS DE ACCION

- 3.1.1 Promover el desarrollo de la aviación nacional, principalmente la regional y privada.
- 3.1.2 Impulsar la participación de las aerolíneas nacionales en el mercado internacional de carga aérea.
- 3.1.3 Promover, junto con las aerolíneas y los aeropuertos, nuevos proyectos de desarrollo del transporte aéreo de carga.
- 3.1.4 Establecer un programa de fomento para la instalación de talleres de mantenimiento y fabricación de partes y refacciones de aeronaves.
- 3.1.5 Promover esquemas de apoyo a la aviación nacional.
- 3.1.6 Promover un mayor número de rutas internacionales atendidas por aerolíneas nacionales.

OBJETIVO

4. Elevar la calidad de los servicios de transporte aéreo y su infraestructura hacia estándares mundiales, mejorando su eficiencia.

LINEA ESTRATEGICA

- 4.1 Instrumentar la política aeronáutica integral y de largo plazo, para sentar las bases de un desarrollo sano y sostenido del sector aéreo.

LINEAS DE ACCION

- 4.1.1 Atender las recomendaciones derivadas de la auditoría realizada por la OACI en septiembre de 2000.
- 4.1.2 Integrar un comité consultivo en el cual participen representantes de todos los segmentos del sector aéreo y que identifique medidas de promoción y seguridad de la aviación en su conjunto.
- 4.1.3 Consolidar el saneamiento financiero de las aerolíneas nacionales.
- 4.1.4 Contribuir al diseño de un programa de incentivos para la renovación y el crecimiento de la flota aérea nacional.

OBJETIVO

5. Garantizar una competencia justa y equitativa en cada uno de los servicios que se presten.

LINEA ESTRATEGICA

- 5.1 Instrumentar la nueva organización industrial de la aviación civil nacional.

LINEAS DE ACCION

- 5.1.1 Enajenar, cuando las condiciones económicas lo permitan, la participación del gobierno federal en Cintra, a través de la venta de Aeroméxico y Mexicana de Aviación.
- 5.1.2 Apoyar la reorganización de la industria aérea, el desarrollo de la aviación troncal y la participación de nuevos proveedores de servicios.
- 5.1.3 Promover esquemas de productividad laboral entre los agentes del sector.

OBJETIVO

6. Fortalecer la capacitación del personal técnico-aeronáutico con esquemas modernos y oportunos, bajo una estricta supervisión de la autoridad.

LINEAS ESTRATEGICA

- 6.1 Apoyar la formación, la capacitación y el adiestramiento del personal técnico-aeronáutico.

LINEAS DE ACCION

- 6.1.1 Reestructurar el Centro Internacional de Adiestramiento de Aviación Civil (CIAAC) para que retome su papel primordial en la formación de recursos humanos.
- 6.1.2 Fortalecer los programas de formación, capacitación y adiestramiento del personal técnico-aeronáutico.
- 6.1.3 Apoyar programas de capacitación, con énfasis en el personal técnico de la Dirección General de Aeronáutica Civil, y supervisar los programas de las escuelas aeronáuticas.

OBJETIVO

7. Garantizar una relación con el exterior que beneficie al país y a los mexicanos, bajo criterios de reciprocidad y mercados equivalentes.

LINEA ESTRATEGICA

- 7.1 Promover un mayor aprovechamiento de las oportunidades que ofrecen los convenios bilaterales por parte de las aerolíneas nacionales y negociar los convenios bajo criterios de reciprocidad y mercados equivalentes.

LINEAS DE ACCION

- 7.1.1 Promover en el extranjero, en coordinación con la Secretaría de Turismo, paquetes turísticos que puedan ofrecer las aerolíneas nacionales.
- 7.1.2 Aprovechar al máximo las oportunidades generadas por los convenios bilaterales mediante una promoción activa entre las aerolíneas nacionales.

5.4 Transporte marítimo

Durante la última década, México ha incrementado de manera significativa su comercio internacional: actualmente es uno de los países exportadores más destacados a nivel mundial, el de mayor dinamismo de Latinoamérica y el que más comercio maneja en la región, y se espera que esta tendencia continúe en los próximos años. Sin embargo, para sostener este crecimiento y participar de manera competitiva en la economía mundial, nuestro país requiere de servicios de transporte marítimo eficientes.

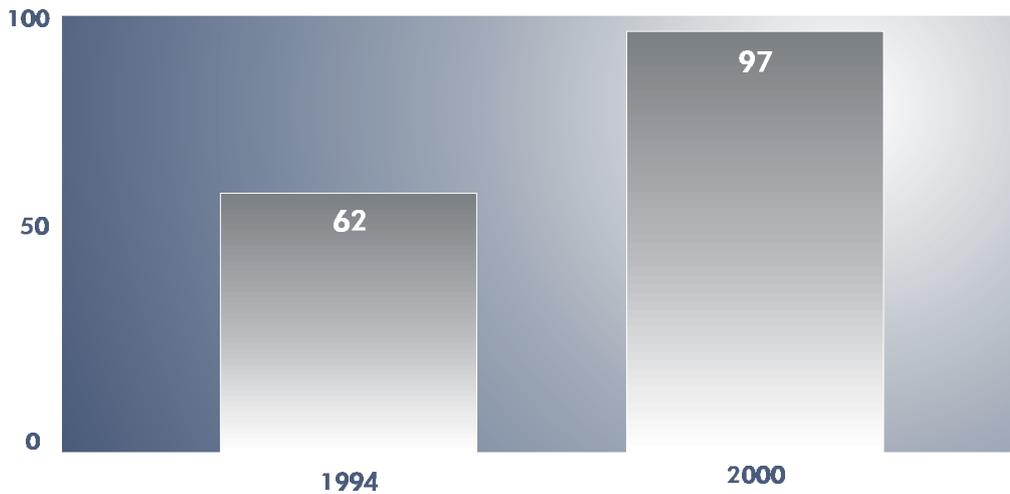
En este sentido, es necesario tener en cuenta que el transporte por vía marítima se caracteriza, hoy día, por ser cada vez más global, particularmente en el tráfico de altura. De tal manera, esta actividad se realiza en forma creciente por líneas navieras globalizadas que cuentan con embarcaciones, tecnologías y sistemas logísticos altamente desarrollados que les permiten cubrir los principales centros de producción y consumo del mercado mundial. En consecuencia, prácticamente en todos los países se ha seguido una política de apertura a la operación de las líneas internacionales de transporte marítimo, con objeto de aprovechar las ventajas que ofrece la nueva organización de rutas y puertos que existe en la geografía marítima internacional, en términos de calidad, precios, frecuencia y disponibilidad de servicios.

Dónde estamos

Entorno

México cuenta en la actualidad con una oferta suficiente, oportuna y segura en este modo de transporte, además de fletes competitivos para la importación y exportación de sus productos. A finales del año 2000, 97 líneas navieras de servicio regular (92 extranjeras y cinco mexicanas) vinculaban a nuestros puertos con otros 339 en más de 94 países, mediante servicios semanales y/o quincenales a Europa, Asia y América; y en algunos casos, cada tercer día a diversos países, lo que se compara favorablemente con las 62 líneas navieras que arribaron a nuestro país en 1994.

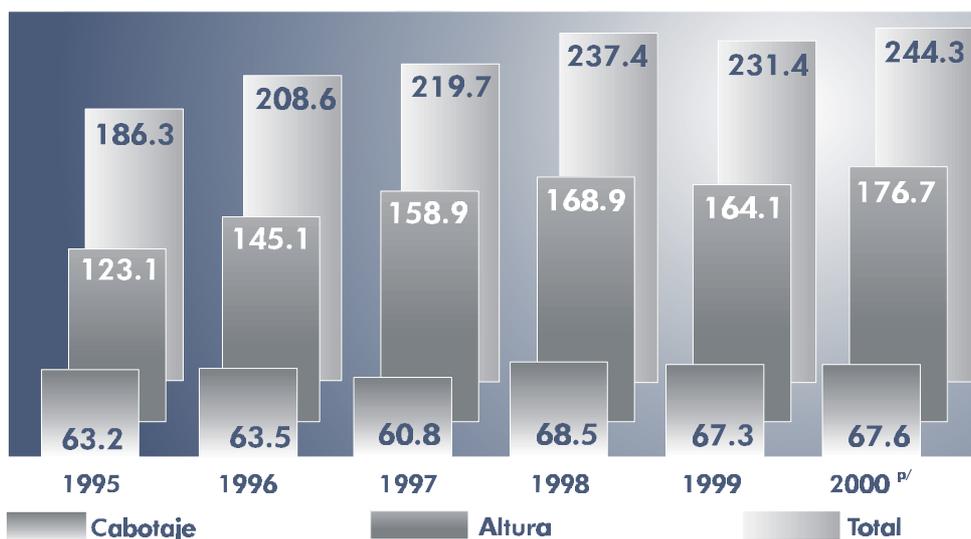
LINEAS NAVIERAS DE SERVICIO REGULAR QUE ARRIBAN A MEXICO, 1994-2000



Fuente: SCT, Coordinación General de Puertos y Marina Mercante.

Por lo que se refiere a la carga movilizada por este modo de transporte, el dinamismo económico de los últimos años le permitió tener un crecimiento acelerado. Así, la carga total transportada por vía marítima, incluyendo hidrocarburos, pasó de 185 millones 375 mil toneladas, en 1994, a 244 millones 252 mil en el 2000, lo que significa un crecimiento de 31.8 por ciento.

MOVIMIENTO DE CARGA POR VIA MARITIMA, 1995-2000 (millones de toneladas)



p/ preliminar

Fuente: SCT, Coordinación General de Puertos y Marina Mercante.

De igual forma, el número de pasajeros transportados en cruceros y transbordadores ha venido en constante aumento: en 1994 se atendieron 5.3 millones de pasajeros, mientras que en el 2000 esta cifra alcanzó los 7.4 millones, lo que significa un incremento de 39.6 por ciento.

MOVIMIENTO DE PASAJEROS POR VIA MARITIMA, 1995-2000
(millones de pasajeros)



p/ preliminar

Fuente: SCT, Coordinación General de Puertos y Marina Mercante.

México cuenta con una flota conformada por 2 mil 200 embarcaciones de más de 100 toneladas de registro bruto (TRB)¹, la mayoría de las cuales son pesqueras y, debido a su envejecimiento, requieren ser remplazadas. Por otra parte, la participación de la marina mercante nacional en el tráfico de altura sigue siendo muy reducida, debido sobre todo a la falta de barcos de gran tonelaje con bandera nacional. Así, la flota mercante mexicana prácticamente no participa en el movimiento de mercancías de comercio exterior y, aun cuando la legislación reserva el cabotaje para nacionales, tampoco es suficiente para cubrir los requerimientos de este tráfico, donde la participación de la flota mexicana durante los últimos años ha sido del orden de 65 por ciento. No obstante lo anterior, las líneas navieras mexicanas han podido incrementar sus actividades de apoyo a las operaciones de las plataformas petroleras de la Sonda de Campeche.

Por otra parte, en materia de recolección, integración y análisis de la información que se genera en el subsector marítimo-portuario, se observa que cada área en lo particular cuenta con bancos de datos, sistemas y recursos informáticos propios que apoyan sus actividades. Sin

¹ Cifra al cierre del 2000

embargo, a pesar de que guardan una estrecha relación entre ellas, no se ha logrado que interactúen para conformar un sistema de información único.

De acuerdo con su reconocida tradición educativa en la materia, México continúa desarrollando programas para la formación del personal de la marina mercante en las escuelas náuticas de Mazatlán, Tampico y Veracruz, operadas por el Fideicomiso de Formación y Capacitación para el Personal de la Marina Mercante Nacional (Fidena), las cuales atienden anualmente un promedio de dos mil alumnos y ejercen un presupuesto superior a los 107 millones de pesos, el 75 por ciento de los cuales se financia con recursos fiscales y el resto con ingresos propios del Fideicomiso.

Por otra parte, nuestro país se comprometió a dar cumplimiento al objetivo principal del Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Tripulación y Guardia para la Gente de Mar (STCW, por sus siglas en inglés) y las enmiendas de dicho convenio presentadas en 1995, que consisten en hacer que las partes signantes se responsabilicen entre sí, a través de la Organización Marítima Internacional (OMI), de la apropiada implantación de las normas y de la calidad de la formación que se imparte en las escuelas de educación náutica, así como del proceso de titulación del personal mercante. En este contexto, en noviembre de 2000 la educación náutica en México fue reconocida por su calidad mundial, apareciendo nuestro país en la Lista Blanca de dicha organización, lo cual compromete al sistema nacional de educación náutica a mantener la calidad educativa en todas sus áreas y procesos.

Oportunidades y retos

Desde el punto de vista del comercio internacional, el transporte marítimo es indispensable para esta actividad, pues maneja más del 80 por ciento del volumen total de exportaciones. La frecuencia con que actualmente los barcos tocan nuestros puertos es más elevada que hace unos cuantos años, por lo cual el comercio exterior se beneficia de la mayor competencia que se da entre las líneas navieras internacionales, lo que se traduce en menores costos de transporte.

En el marco del acelerado desarrollo del comercio internacional, México, por su estratégica ubicación geográfica, el dinamismo de crecimiento de sus instalaciones portuarias y la constante modernización de sus servicios, suficientes para atender todo tipo de embarcaciones, tiene la oportunidad de imprimir un mayor dinamismo de crecimiento a sus instalaciones y transporte marítimo y coadyuvar de manera significativa a fortalecer la economía nacional, en particular la de las regiones que se encuentran en el área de influencia de nuestros puertos.

Para el logro de lo anterior se buscarán, entre otras, oportunidades para reactivar la marina mercante nacional, promoviendo que las embarcaciones nacionales tengan una mayor participación en el tráfico de altura y cabotaje; fortalecer el turismo en nuestro país, promoviendo que se incremente el número de pasajeros atendidos en cruceros y transbordadores; incrementar la seguridad en el transporte marítimo; contar con servicios eficientes en beneficio de la actividad económica nacional; y fortalecer el carácter normativo y de control de la autoridad marítima.

En apoyo a los objetivos nacionales y conforme a las estrategias de innovación tecnológica que se reflejan en el proyecto e-México, en el subsector marítimo-portuario se determinó la conveniencia de constituir el proyecto e-mar, concepto que conjunta el uso de Internet y de medios magnéticos con el enlace de los diversos bancos de datos de las áreas, a fin de integrar un solo sistema de información moderno, congruente, homogéneo y accesible, que respalde el desarrollo de las funciones del subsector y coadyuve a establecer un sistema de control más ágil.

Por otra parte, siguiendo la tendencia de la educación náutica, se llevará a cabo la especialización, actualización y capacitación de todo el personal de la marina mercante, a fin de conservar el reconocimiento internacional de calidad académica.

El incremento en el transporte de contenedores en el ámbito mundial ha tenido un impulso sin paralelo durante la última década, lo que ha obligado a los armadores a incrementar el tamaño de los buques celulares o portacontenedores. Dichos buques requieren de mayor profundidad, lo que obliga a modificar y reforzar los muelles, así como a realizar dragados en los puertos a profundidades mayores de 14 metros, ampliando sus canales de acceso y de navegación, así como sus plantillas y dársenas.

Por lo que toca al abanderamiento de embarcaciones, en el ámbito mundial se observa una tendencia a la disminución de las flotas con bandera del país en donde las navieras tienen su domicilio fiscal, proceso que se explica por la existencia de los llamados *paraísos fiscales* o países de bandera de conveniencia. En ellos, las empresas abanderan de manera creciente sus barcos para aprovechar los menores costos fiscales, de operación y de seguridad social que se aplican. Frente a tal fenómeno, algunos gobiernos han respondido mediante el establecimiento de segundos registros de embarcaciones y programas que compensan dichos diferenciales de costos.

Paralelamente a lo anterior, se observa que el comercio por vía marítima se realiza de manera creciente en barcos con bandera distinta a la del país exportador o importador, y que las líneas navieras se orientan a participar en el mercado mundial más que a atender el comercio de un solo país.

Por tanto, ante las tendencias del mercado internacional del transporte marítimo y el crecimiento de la economía y el comercio de México en los próximos años, entre los retos principales que se enfrenta en esta materia se encuentran:

- Lograr que los puertos nacionales continúen formando parte de las principales y más eficientes rutas de transporte marítimo, a fin de que la economía mexicana siga teniendo acceso a servicios suficientes y competitivos en calidad y precio.
- Analizar y, en su caso, impulsar el desarrollo de una marina mercante que participe competitivamente en el mercado global.
- Desarrollar los servicios de cabotaje entre puertos del país, a fin de favorecer el comercio y el crecimiento regional.
- Aprovechar las ventajas que ofrece el mercado doméstico para el desarrollo de la industria naviera nacional.

- Impulsar el crecimiento de la industria de astilleros.
- Equilibrar el uso y aprovechamiento de los recursos naturales, promoviendo su adecuada conservación.
- Modernizar y fortalecer las capitanías de puerto e impulsar una mayor descentralización y simplificación administrativa para mejorar el servicio a los usuarios.
- Alcanzar la excelencia académica, apoyándose en el uso de material y equipo didáctico de tecnología de punta y homologar los salarios del personal docente de los planteles, operativo y tripulantes del buque escuela.

En administraciones anteriores se siguió una política de fomento a la marina mercante, basada primero en la promoción de un tratamiento tributario, laboral y crediticio especial, en función de las particularidades de la actividad, que tuvieron mínimos resultados. Posteriormente, en los últimos tres años, se buscó promover la competitividad de las empresas con base en grupos de trabajo integrados con usuarios y prestadores de servicios, bajo el mismo esquema, sin encontrar respuesta por parte de las dependencias globalizadoras.

Ante estas consideraciones, el Consejo Consultivo para la Reactivación de la Marina Mercante, constituido durante la presente administración y en el cual participan autoridades hacendarias y de comunicaciones y transportes, Pemex, cámaras, asociaciones y sindicatos del subsector, así como grandes usuarios, tiene como tarea principal el promover acuerdos estratégicos que coadyuven al desarrollo de este modo de transporte, y definir un programa que lo impulse.

Cómo vamos a llegar

Objetivos, líneas estratégicas y líneas de acción

OBJETIVO

1. Lograr que el sistema portuario y de transporte marítimo contribuya a hacer más fluido el traslado de las personas y mercancías, a reducir los costos de logística y a minimizar el capital no productivo de las empresas.

LINEA ESTRATEGICA

- 1.1 Incrementar los servicios directos de líneas navieras.

LINEA DE ACCION

- 1.1.1 Fomentar una mayor disponibilidad de servicios de transporte marítimo, en particular los servicios directos de México a Europa y Asia.

LINEA ESTRATEGICA

- 1.2 Establecer y promover programas de trabajo con navieros y usuarios para el desarrollo de la marina mercante nacional, en concordancia con el objetivo de que México cuente con servicios suficientes, oportunos y competitivos.

LINEA DE ACCION

- 1.2.1 Integrar grupos de trabajo para la revisión del marco fiscal y de seguridad social de la marina mercante, el análisis de los mecanismos de financiamiento para la industria naval y la adquisición de barcos, y explorar la posibilidad de utilizar las economías de escala de Pemex como gran usuario para alentar el uso de embarcaciones con bandera nacional.

LINEA ESTRATEGICA

- 1.3 Promover una mayor disponibilidad de servicios de transporte marítimo integrados.

LINEAS DE ACCION

- 1.3.1 Participar activamente en los foros internacionales para promover un mayor desarrollo de puertos, modos de transporte y sistemas logísticos.
- 1.3.2 Incorporar modos de comercio electrónico.

OBJETIVO

2. Promover el desarrollo de la industria del transporte marítimo.

LINEA ESTRATEGICA

- 2.1 Desarrollar el potencial de los puertos y del transporte marítimo para apoyar el comercio exterior e interior y la generación de empleos.

LINEAS DE ACCION

- 2.1.1 Establecer el programa de desarrollo de la marina mercante en tráfico de altura, cabotaje y servicios costa afuera.
- 2.1.2 Promover la operación de nuevas rutas de cabotaje.

LINEA ESTRATEGICA

- 2.2 Promover el desarrollo de la industria de cruceros y de turismo náutico.

LINEA DE ACCION

- 2.2.1 Realizar, en coordinación con la Secretaría de Turismo, programas para que nuestra oferta se distinga por la calidad, variedad y suficiencia de servicios.

LINEA ESTRATEGICA

- 2.3 Promover el desarrollo del sector marítimo-portuario para que participe de manera competitiva en el ámbito internacional y brinde un apoyo más efectivo al crecimiento económico, al incremento de nuestras exportaciones y a la generación de empleos.

LINEA DE ACCION

- 2.3.1 Promover acuerdos entre usuarios y navieros.

LINEA ESTRATEGICA

- 2.4 Promover en los foros internacionales políticas para el mejoramiento del transporte marítimo, a fin de apoyar el dinamismo del comercio exterior del país.

LÍNEA DE ACCIÓN

- 2.4.1 Promover un mayor intercambio con puertos o autoridades portuarias de países socios comerciales.

OBJETIVO

3. Desarrollar el sistema portuario y de transporte marítimo en un entorno de seguridad de la vida y de las mercancías, así como de sustentabilidad ecológica.

LÍNEA ESTRATÉGICA

- 3.1 Procurar la existencia de condiciones adecuadas de seguridad en las actividades marítimas y portuarias, mediante acciones que propicien el mejoramiento de la infraestructura; la capacitación de tripulaciones y pescadores; la operación del sistema nacional de señalamiento marítimo; la inspección de las condiciones técnicas y de seguridad de las embarcaciones; la difusión oportuna de información meteorológica; y el fortalecimiento de la autoridad marítima.

LÍNEAS DE ACCIÓN

- 3.1.1 Mejorar los programas de educación náutica.
- 3.1.2 Aplicar el programa de seguridad en el mar para la vida humana, las mercancías y las embarcaciones.

LÍNEA ESTRATÉGICA

- 3.2 Incrementar la participación de los particulares en las tareas de inspección técnica naval.

LÍNEA DE ACCIÓN

- 3.2.1 Promover la participación de empresas particulares en la prestación del servicio de inspección técnica-náutica.

LÍNEA ESTRATÉGICA

- 3.3 Promover la preservación y el mejoramiento del ambiente marino.

LÍNEA DE ACCIÓN

- 3.3.1 Verificar el cumplimiento de los acuerdos internacionales de los que México forma parte.

Con la consecución oportuna de los objetivos planteados, a través de las líneas estratégicas y líneas de acción que de ellos se desprenden, se pretende reactivar la marina mercante nacional, incrementar la seguridad en el transporte marítimo, contar con servicios eficientes en beneficio de la actividad económica nacional y fortalecer el carácter normativo y de control de la autoridad marítima.

La regionalización y la globalización de los mercados han motivado a los países a buscar esquemas de comercialización que integren, de forma más eficiente, las operaciones en la cadena de la producción-distribución-consumo, en la que el transporte juega un papel fundamental para incrementar la competitividad de los bienes y servicios.

Con el propósito de enfrentar los retos impuestos por esa dinámica globalizadora, México emprendió un ambicioso programa de cambio estructural en el subsector transporte, que motivó adecuar su marco jurídico para permitir la participación de la inversión privada en áreas que hasta entonces habían sido reservadas al Estado. Estas acciones han permitido la creación de un entorno en donde todos los modos de transporte se ubican en un mismo plano de competencia y de apertura a la inversión con reglas claras, dentro del cual se establecen las bases para que se desarrollen servicios de transporte articulados.

En la actualidad, el movimiento de carga internacional combina el uso sucesivo de varias modalidades de transporte, es por ello que el crecimiento independiente de cada modo de transporte resulta incompatible con el desarrollo del *multimodalismo*, que representa el elemento clave de cualquier sistema de transporte moderno, al facilitar el comercio internacional y propiciar nuevas oportunidades productivas.

En este contexto, es innegable la necesidad que tiene nuestro país de orientar la modernización de su sistema de transporte en esa dirección; sin embargo, alcanzar niveles de excelencia en los servicios que brinda el transporte multimodal requerirá necesariamente de la instalación, operación y explotación de terminales intermodales, del fomento al desarrollo de corredores intermodales, de la participación de recursos humanos previamente capacitados, así como de un marco jurídico acorde con la dinámica de desarrollo del transporte multimodal, y una adecuada coordinación entre las autoridades involucradas.

Dónde estamos

Entorno

Nuestro país cuenta con 12 empresas operadoras de transporte multimodal debidamente registradas ante la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, las cuales ofrecen servicios integrados de transporte para el movimiento de las mercancías, los que resultan más seguros, eficientes y a menores costos. Asimismo, se han otorgado 27 autorizaciones para operadores de transporte multimodal, y se encuentran en trámite siete más.

En este proceso hacia el intermodalismo se cuenta con la participación activa de las diferentes asociaciones relacionadas con este sistema de transporte.

En cuanto al desarrollo de los tipos de carga, el contenedor se ha constituido en uno de los principales apoyos del intermodalismo en el transporte, además de que paralelamente se han desarrollado tecnologías eficientes para su traslado y manipulación en terminales. En nuestro país, el empleo del contenedor se ha vinculado principalmente con el movimiento

marítimo de carga internacional y, en menor proporción, con el movimiento de contenedores por ferrocarril. Destaca la tendencia ascendente registrada por la carga marítima contenerizada, que pasó de 1.9 millones de toneladas en 1998 a 8.4 millones en el año 2000.

En este contexto, la dinámica del intermodalismo ha rebasado al actual Reglamento para el Transporte Multimodal Internacional, que regula la actividad en México y establece la figura del Operador de Transporte Multimodal (OTM), quien es el ente autorizado para ofrecer servicios logísticos de transporte con valor agregado. Dichos operadores no han podido desempeñar adecuadamente su actividad, debido a la dificultad para contratar pólizas de seguros de cobertura amplia, característica fundamental de este tipo de servicios.

Otro factor que ha inhibido el desarrollo de la actividad es la falta de homologación entre la legislación mexicana y la de los países con los que realizamos la mayor parte de nuestro intercambio comercial. También han ejercido una influencia negativa elementos como las múltiples revisiones que se realizan a las mercancías en tránsito en un mismo lugar, que ocasionan un excesivo tiempo de estadía en terminales, contenedores abandonados, trabas y robos. Todo ello se traduce en deterioro de las mercancías, incremento de los costos, y una ineficiente prestación de servicios.

Oportunidades y retos

La poca información de que han dispuesto los exportadores e importadores del país, principalmente las pequeñas y medianas empresas, sobre las ventajas que ofrece el intermodalismo, ha limitado el desarrollo de este sistema. Por ello, actualmente se promueve la utilización de estos servicios entre los diferentes prestadores y usuarios, mediante actividades de difusión, talleres de trabajo, seminarios y conferencias.

Asimismo, se están realizando actividades de fomento entre las empresas prestadoras de servicios de transporte y grupos de inversionistas, para desarrollar proyectos de modernización y construcción de terminales intermodales estratégicamente localizadas. Adicionalmente, se está coordinando con las diferentes autoridades involucradas para encontrar mecanismos que permitan la agilización de la revisión, la inspección y el despacho de la carga.

Con estas acciones se está conformando un sistema integral de transporte, pero aún faltan por realizar esfuerzos y acciones concretas para aprovechar las ventajas competitivas de cada modo, ampliar y consolidar la coordinación entre las autoridades y fomentar la aplicación de mecanismos adecuados para favorecer el uso de pólizas de seguros para el transporte multimodal.

A pesar de los avances registrados en la integración de las modalidades del transporte en México, es indispensable que los esfuerzos de crecimiento de los modos se concentren en lograr una perspectiva de conjunto que aproveche las sinergias indispensables para fortalecer la actividad multimodal.

Son mayúsculos los retos, ya que se requiere no sólo avanzar en la modernización e integración de las redes modales de infraestructura, sino también en la interconexión de los diversos modos de transporte. De igual forma, resulta fundamental alentar la entrada de más

oferentes a un mercado que crece y se diversifica, proporcionando alternativas de negocio y empleo; así como desarrollar servicios enfocados a la pequeña y mediana industria para hacer más competitivos sus productos. Asimismo, es indispensable promover la creación de centros de capacitación, la formación de expertos y el desarrollo de los recursos humanos que demanda la operación del transporte multimodal.

Como complemento, habrá que redoblar esfuerzos para crear un Consejo Consultivo del transporte multimodal que, con la participación de autoridades, usuarios, empresas transportistas y otros, orienten las decisiones y diseñen programas de fomento.

Cómo vamos a llegar

Objetivos, líneas estratégicas y líneas de acción

OBJETIVO

1. Ampliar la cobertura de los servicios de transporte y consolidar su integración regional.

LÍNEA ESTRATÉGICA

- 1.1 Apoyar el desarrollo del transporte multimodal mediante el otorgamiento de autorizaciones para su operación y explotación, y la difusión de las ventajas que representa su uso.

LÍNEAS DE ACCIÓN

- 1.1.1 Impulsar el desarrollo del transporte multimodal mediante el otorgamiento de autorizaciones para su operación.
- 1.1.2 Diseñar, apoyar y desarrollar talleres, seminarios y conferencias en materia de transporte multimodal, en los cuales se expongan los problemas que se presentan en la operación de servicios integrados de transporte, así como los avances en el desarrollo del transporte multimodal.

LÍNEA ESTRATÉGICA

- 1.2 Fomentar la prestación de servicios multimodales en los principales ejes carreteros y ferroviarios, para constituirlos como verdaderos corredores multimodales.

LÍNEAS DE ACCIÓN

- 1.2.1 Exponer a las compañías aseguradoras la necesidad de contar con esquemas de seguros que permitan a los prestadores de servicios de transporte multimodal garantizar al usuario de sus servicios el manejo seguro y eficiente de la carga hasta su destino final.
- 1.2.2 Impulsar la oferta de pólizas de seguro que garanticen la responsabilidad del operador de transporte multimodal ante el usuario de sus servicios y que le permita ser competitivo.

- 1.2.3 Conformar un sistema de información estadístico compuesto por las principales variables que incidan en la conformación de cadenas logísticas para los servicios integrados de transporte.

OBJETIVO

2. Fortalecer la integración de cada modo de transporte y lograr la interconexión eficiente del conjunto.

LINEA ESTRATEGICA

- 2.1 Impulsar la creación de alianzas estratégicas entre los operadores de los diferentes modos de transporte, a fin de conseguir la complementariedad tarifaria, incrementar la productividad, abatir costos y tarifas y lograr cadenas logísticas que garanticen a los usuarios un servicio seguro, eficiente y competitivo.

LINEA DE ACCION

- 2.1.1 Promover el establecimiento de alianzas estratégicas entre los prestadores de servicio de los diferentes modos de transporte, para que se conformen cadenas logísticas rentables para todos los participantes.

OBJETIVO

3. Contar con un marco jurídico adecuado para el desarrollo del transporte multimodal.

LINEA ESTRATEGICA

- 3.1 Adecuar el marco que regula la operación y explotación del transporte multimodal, de modo que otorgue certidumbre y viabilidad y establezca las condiciones necesarias para que sus servicios se constituyan en la parte integradora del sistema nacional de transporte.

LINEAS DE ACCION

- 3.1.1 Reformar el Reglamento de Transporte Multimodal Internacional del sector.
- 3.1.2 Promover la creación de una unidad certificadora del personal técnico y operativo del transporte intermodal.

LINEA ESTRATEGICA

- 3.2 Institucionalizar la coordinación de las autoridades, prestadores de servicios y usuarios relacionados con la operación del transporte multimodal, para solucionar la problemática que se presenta en las cadenas logísticas de transporte.

LINEAS DE ACCION

- 3.2.1 Crear un Consejo Consultivo para el transporte multimodal, con la participación de las autoridades facultadas para intervenir en el movimiento de mercancías, usuarios, empresas transportistas y prestadores de servicios.
- 3.2.2 Crear foros de consulta entre los prestadores de servicios de transporte y usuarios, en los que se analice la problemática y se planteen alternativas de solución.

4. Promover el desarrollo de los recursos humanos que demanda la operación del transporte multimodal.

LINEA ESTRATEGICA

4.1 Establecer alianzas con grupos de interés para crear alternativas de formación de recursos humanos especializados en transporte multimodal.

LINEAS DE ACCION

- 4.1.1 Apoyar y fomentar la implementación de programas de capacitación formal en materia de transporte multimodal y logística del transporte.
- 4.1.2 Fomentar la formación de recursos humanos para el transporte multimodal y la logística, mediante el establecimiento de programas oficiales de capacitación y entrenamiento, que se vinculen con las empresas prestadoras y los usuarios de los servicios.
- 4.1.3 Fomentar el desarrollo de proyectos de investigación sobre innovaciones en transporte y estimular la introducción de nuevas tecnologías para la prestación de servicios multimodales.

5.6

Seguridad en el transporte

En sus dos vertientes, de prevención de accidentes y de combate a los hechos ilícitos, la seguridad en el transporte es un factor clave en el desarrollo del sistema de transporte y una tarea de la máxima importancia. Un ambiente inseguro no sólo desalienta la actividad, también produce daños materiales cuantiosos, pérdidas humanas irreparables y costos sociales de consideración.

Dónde estamos

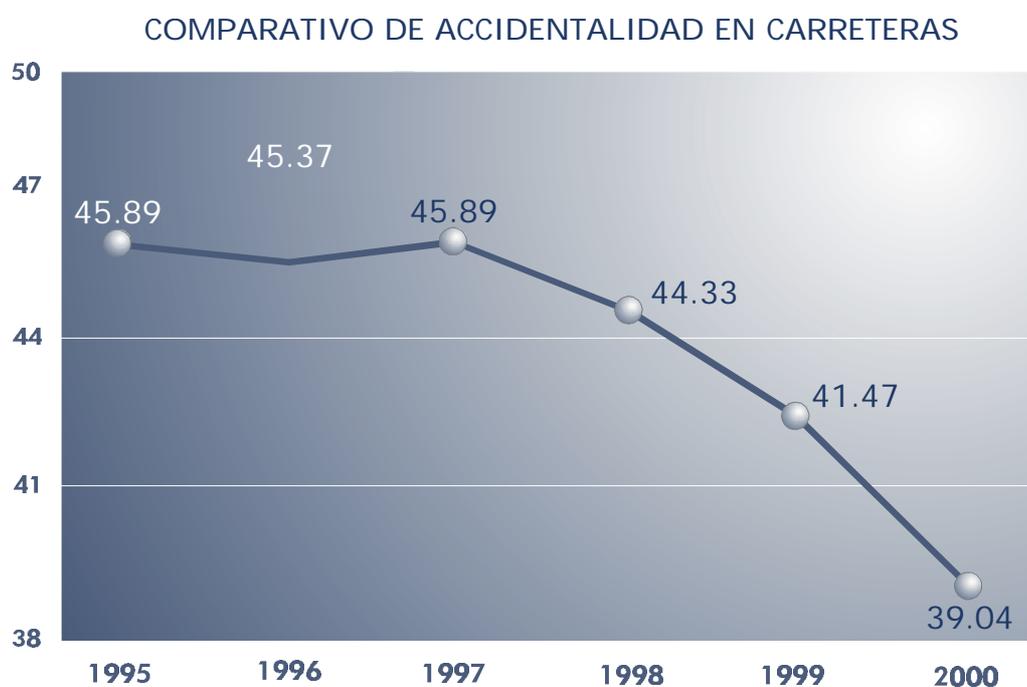
Entorno

En años recientes se hicieron esfuerzos importantes para abatir los accidentes. En primer lugar, se adoptó una estrategia integral, que atendiera las deficiencias e insuficiencias de la infraestructura y los equipos, reforzara la normatividad y la regulación en materia de seguridad, y garantizara el óptimo estado físico de los operadores del transporte. En segundo lugar, se privilegiaron las medidas preventivas sobre las reactivas, destacando el fortalecimiento de las acciones de medicina preventiva. En tercer lugar, se avanzó en la conformación de una sólida cultura de seguridad en el sector transporte, lo que se reflejó en programas mejor diseñados por ser producto de una estrecha coordinación con el sector privado.

De igual modo, se lograron avances en el combate a la delincuencia en las vías generales de comunicación. A ello contribuyó la profesionalización de la Policía Federal de

Caminos (PFC) y, sobre todo, la modernización de su equipamiento y su estructura organizacional. A partir de 1999, esa corporación se integró a la Policía Federal Preventiva (PFP), que ahora tiene a su cargo la seguridad en las vías generales de comunicación.

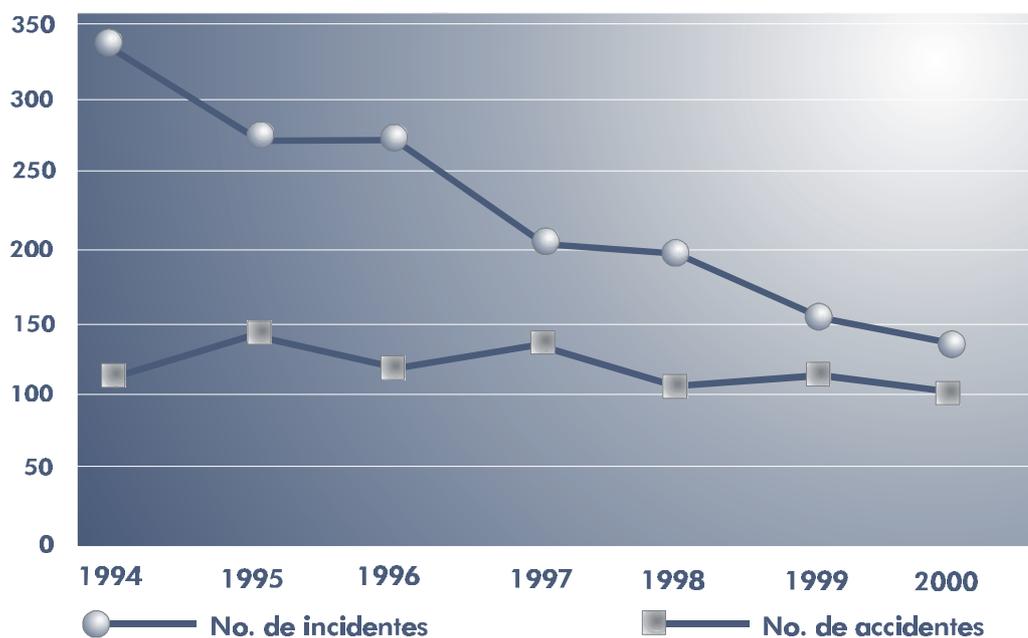
Estos esfuerzos han tenido un efecto favorable en la disminución de accidentes en las carreteras: en 2000 se registraron 39 accidentes por cada 10 mil vehículos, en contraste con los 46 que se reportaban en 1995. Si bien continúa siendo alta la incidencia, resulta claro el avance.



Fuente: SCT, Subsecretaría de Transporte.

En lo que hace al transporte aéreo, durante el periodo 1994-2000 los incidentes se contrajeron más de 60 por ciento y los accidentes, 15 por ciento. Ello resulta significativo si se consideran los crecimientos que, en ese periodo, se registraron en los volúmenes de carga y pasajeros transportados.

ACCIDENTES E INCIDENTES REGISTRADOS EN LA AVIACION NACIONAL, 1994-2000



Fuente: SCT, Subsecretaría de Transporte.

Una situación muy similar se presenta en el transporte ferroviario, que en igual periodo reporta un descenso de 76 por ciento en accidentes y 80 por ciento en ilícitos, debido en buena parte al reforzamiento de medidas de seguridad instrumentadas por las empresas concesionarias.

En la obtención de estos resultados ha tenido un papel destacado la aplicación de exámenes médicos en sus diferentes modalidades: psicofísicos integrales, médicos en operación o toxicológicos. Estos constituyen una valiosa herramienta en la prevención de accidentes, ya que permiten evaluar el estado de salud del operador y su capacidad para desempeñar sus labores.

Para cumplir con esta tarea y satisfacer la creciente demanda de servicios, la SCT ha realizado un esfuerzo de ampliación y modernización de la infraestructura y el equipamiento de medicina preventiva. Como consecuencia, ya se cuenta con un centro nacional de diagnóstico e investigación, uno de medicina de aviación, 40 unidades médicas, 101 módulos de exámenes médicos en operación, cinco centros de medicina de aviación, cinco consultorios para atención médica, 23 unidades médicas móviles y dos tráileres. Esto permitió en 2000 la realización de 146 mil exámenes psicofísicos integrales y de 4.4 millones de exámenes en operación.

Con respecto al transporte marítimo, el sistema de señalamiento marítimo permite garantizar condiciones adecuadas de seguridad a la navegación en los litorales, islas, cayos, arrecifes, puertos, canales y vías navegables del país. Actualmente, está constituido por 1,338 dispositivos ópticos, acústicos y electromagnéticos situados en puntos estratégicos; 24 señales

radioeléctricas (racones); 127 faros; 798 balizas; y 389 boyas. Todo ese equipo recibe mantenimiento y conservación oportunos. Adicionalmente, se cuenta con un equipo de apoyo integrado por ocho barcos balizadores, 85 embarcaciones de trabajo y 71 vehículos.

Asimismo, a fin de salvaguardar la vida humana en el mar, durante el último año se realizó la inspección y certificación de más de 16 mil 131 embarcaciones, el reconocimiento de 15 mil 497 y la verificación de los equipos mínimos de seguridad de 19 mil 220 dedicadas al servicio público de pasajeros, recreo, deportivas y pesca ribereña. Además, se difundieron 28 mil 125 boletines y avisos meteorológicos, principalmente en temporada de huracanes, se implementaron operativos de seguridad con el apoyo del Resguardo Marítimo Federal de las capitanías de puerto y se revisó el cumplimiento de los programas establecidos en capitanías y delegaciones de puerto.

Oportunidades y retos

Los logros descritos colocan a México en una mejor posición para avanzar en el propósito de brindar seguridad integral en las vías generales de comunicación. Se cuenta con mejor infraestructura, mejores equipos y mejor personal. Se cuenta también con reglas más claras, instituciones más profesionales y programas más eficaces.

Por consiguiente, en estos años se presenta la oportunidad de afianzar los logros y explorar nuevos esquemas. Dada la buena voluntad y el interés mostrado por los propios transportistas, resulta posible trabajar en forma más coordinada y compartir esfuerzos, recursos y responsabilidades en esta tarea prioritaria. Por lo demás, la nueva cultura de seguridad puede tener efectos multiplicadores, pues genera el reconocimiento de que la seguridad rinde beneficios a todos los grupos sociales, pero también se construye con sus aportaciones.

Sin embargo, los retos siguen siendo muy grandes. Al ser el factor humano la causa principal de accidentes, se hace imperativo multiplicar y mejorar los programas de capacitación, las acciones de medicina preventiva y los programas de supervisión de los operadores de transporte.

También se plantea el reto de avanzar en la construcción, mantenimiento y adecuada señalización de la infraestructura, además de promover la incorporación de equipos modernos y tecnologías de punta para ofrecer mejores condiciones de seguridad al tráfico por aire, mar y tierra.

De igual modo, se tienen que redoblar esfuerzos para contar con un marco normativo, regulatorio e institucional acorde con los nuevos tiempos. En lo particular, resulta imperativo fortalecer las áreas de supervisión e inspección, a fin de garantizar el estricto cumplimiento de las regulaciones vigentes y abatir la impunidad.

Un reto más consiste en reforzar y afinar los programas de seguridad ya existentes, así como alentar nuevas iniciativas en este rubro. Para avanzar en esta materia, es preciso disponer de información estadística regular, promover la investigación de las causales de los accidentes y hacer una evaluación profesional de los programas.

En adición a ello, resulta indispensable consolidar la cultura de seguridad en todos los medios de transporte, con apoyo del sector educativo, las organizaciones de transporte y los medios de comunicación.

Finalmente, se presenta el reto de abatir la incidencia de hechos ilícitos en los diversos modos de transportes y en sus redes de infraestructura. Esto obliga a propiciar una coordinación expedita con los cuerpos de seguridad, fortalecer la vigilancia y brindar una mayor protección a los usuarios. A la luz de las nuevas amenazas de terrorismo que se ciernen en el mundo, resulta apremiante reforzar los dispositivos de seguridad en las instalaciones estratégicas, los recintos aeroportuarios y las aeronaves.

Cómo vamos a llegar

Objetivos, líneas estratégicas y líneas de acción

OBJETIVO

1. Disminuir sustancialmente el número de accidentes y hechos ilícitos en los diversos modos de transporte.

LÍNEA ESTRATÉGICA

- 1.1 Promover un enfoque integral de la seguridad en todos los modos de transporte, que incluya los equipos, la infraestructura y el factor humano.

LÍNEAS DE ACCIÓN

- 1.1.1 Profundizar los programas de investigación para determinar los factores humanos involucrados en la génesis de los accidentes, emitir las recomendaciones pertinentes y reducir el índice de accidentes.
- 1.1.2 Participar en estudios para el señalamiento de los caminos de jurisdicción federal, así como en los de ingeniería de tránsito para la prevención de accidentes.
- 1.1.3 Avanzar en los trabajos de la Subcomisión de Accesibilidad para facilitar los accesos y el tránsito en todos los modos de transporte para las personas con discapacidad.

LÍNEA ESTRATÉGICA

- 1.2 Desarrollar un marco normativo moderno que garantice la seguridad y eficiencia en los distintos modos de transporte.

LÍNEAS DE ACCIÓN

- 1.2.1 Fortalecer el marco normativo y elaborar las normas oficiales de seguridad pendientes en materia aeroportuaria y aeronáutica.
- 1.2.2 Fortalecer el marco normativo a través de la expedición del Reglamento de Inspección de Seguridad Marítima, así como del Reglamento de Formación y Capacitación del Personal de la Marina Mercante, y elaborar las Normas Oficiales

Mexicanas relativas a la seguridad operacional de buques y al equipo mínimo de seguridad, entre otras, además de actualizar las ya publicadas.

LINEA ESTRATEGICA

1.3 Fortalecer los sistemas de supervisión y vigilancia, a fin de garantizar el respeto a las regulaciones establecidas.

LINEAS DE ACCION

- 1.3.1 Actualizar el marco normativo existente, con el objeto de establecer medidas de seguridad más estrictas en la operación del autotransporte y reducir el índice de accidentes.
- 1.3.2 Verificar el cumplimiento de los programas de conservación, mantenimiento y rehabilitación de la infraestructura ferroviaria, de acuerdo con la normatividad aplicable para que los servicios se presten con los niveles de seguridad adecuados.
- 1.3.3 Verificar el estricto cumplimiento de los índices de seguridad establecidos en los títulos de concesión de las empresas.
- 1.3.4 Verificar el cumplimiento de las normas de seguridad, señalización y mantenimiento de los cruces a nivel ubicados en el sistema ferroviario.
- 1.3.5 Instrumentar programas regulares e intensivos de verificación para comprobar la aplicación de reglamentos interiores y manuales de operación autorizados, a efecto de garantizar la seguridad en la operación ferroviaria.
- 1.3.6 Elaborar y actualizar la normatividad en materia de equipo, infraestructura, operación ferroviaria para la transportación de materiales peligrosos.
- 1.3.7 Mantener un estricto control en la expedición-renovación de la Licencia Federal Ferroviaria, para fortalecer el nivel de seguridad en la prestación del servicio.
- 1.3.8 Fomentar la capacitación y actualización permanente de trabajadores ferrocarrileros, para elevar su productividad y eficiencia.
- 1.3.9 Garantizar que la operación de las aeronaves, aeródromos, equipo de apoyo e instalaciones cumplan con las normas y estándares de seguridad establecidos internacionalmente.
- 1.3.10 Respetar de manera estricta los lineamientos sobre seguridad aérea que se acuerden o emitan por parte de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), salvo en aquellos casos en que, de manera específica, se convinieran bilateral o regionalmente condiciones que superen los estándares establecidos por dicho organismo.
- 1.3.11 Contar con programas de verificación e inspección capaces de asegurar que todas las aeronaves nacionales y extranjeras que vuelen en el país cumplan con las normas de seguridad operacional, haciendo énfasis en las que prestan servicio público.
- 1.3.12 Fortalecer la seguridad operacional a bordo de las aeronaves, a través de una estricta supervisión.

- 1.3.13 Garantizar la máxima seguridad operativa de los servicios de control de tránsito aéreo.
- 1.3.14 Intensificar los programa de verificaciones mayores, inspecciones de rampa e inspecciones en vuelo a todas las líneas aéreas.
- 1.3.15 Revisar las acciones que desarrollan las comandancias de aeropuerto y fortalecer su infraestructura y el desarrollo de sus recursos humanos, con el fin de reforzar las medidas preventivas en materia de accidentes e incidentes.
- 1.3.16 Fortalecer los esquemas de prevención de hechos ilícitos y de reforzamiento de la seguridad física en la red de aeropuertos, aeródromos y aeropistas.
- 1.3.17 Regular y certificar a los prestadores de servicios de seguridad privada en aeropuertos, a fin de contar con un padrón de empresas que cumplan con la normatividad establecida en la Ley de Aeropuertos y su reglamento, así como con aquellas disposiciones que garanticen su desempeño de acuerdo con índices internacionales.
- 1.3.18 Reforzar los programas de seguridad establecidos en relación al transporte, almacenamiento y suministro de combustibles de aviación.
- 1.3.19 Reforzar el Programa Nacional de Seguridad Aeroportuaria, en previsión de hechos ilícitos.
- 1.3.20 Consolidar los programas de prevención de accidentes e incidentes en la aviación civil.
- 1.3.21 Continuar apoyando el Programa de Seguridad de la Vida Humana en el Mar mediante dragado de mantenimiento de los canales de acceso a refugios para embarcaciones pesqueras en casos de emergencia.
- 1.3.22 Verificar el cumplimiento de los compromisos contraídos en materia de seguridad portuaria por los concesionarios, permisionarios y cesionarios.
- 1.3.23 Fortalecer el Programa Nacional de Atención a Emergencias Portuarias y supervisar el cumplimiento de los programas internos de protección civil de las APIS.
- 1.3.24 Consolidar el Programa Nacional de Control de Tráfico Marítimo, a fin de que los puertos bajo administración federal cuenten con centros de control de tráfico marítimo y expedir las reglas de operación para los servicios de turismo náutico, de aplicación general en todos los puertos turísticos.
- 1.3.25 Fortalecer el sistema de inspección y verificación de la seguridad de las embarcaciones, mediante la instrumentación de los procedimientos normativos y operativos bajo los cuales se autorizará la prestación del servicio por inspectores privados; asimismo, continuar con las verificaciones e inspecciones correspondientes.
- 1.3.26 Consolidar un banco de datos relativo a la movilización por vía marítima de precursores y productos químicos esenciales, a efecto de contribuir con el Consejo General de Salud en sus funciones de vigilancia y control.

- 1.3.27 Proseguir con el Programa de Seguridad y Vigilancia Marítima y Portuaria y con el Programa Nacional de Seguridad para Pescadores Ribereños y Prestadores de Servicio, conforme a los lineamientos de la Comisión Intersecretarial de Seguridad y Vigilancia Marítima y Portuaria (Consevi).
- 1.3.28 Modernizar y automatizar la red de señalamiento marítimo, construir el señalamiento necesario y llevar a cabo obras para su conservación, así como operar las señales marítimas de ayudas a la navegación a cargo de la SCT y supervisar la operación y conservación de las concesionadas a las APIs y a particulares.
- 1.3.29 Continuar con los trabajos que se realizan en el marco del TLCAN para homogeneizar los programas de detección de consumo de drogas y alcohol en operadores del autotransporte.
- 1.3.30 Coordinar operativos integrales de supervisión a los operadores de todos los modos de transporte, en particular en épocas de vacaciones y fin de año, para evitar accidentes ocasionados por uso de drogas y/o abuso de alcohol.

LINEA ESTRATEGICA

- 1.4 Promover el desarrollo de una infraestructura con estándares de seguridad más rigurosos.

LINEAS DE ACCION

- 1.4.1 Aplicar nuevos dispositivos (sistemas inteligentes de transportes) que permitan mejorar el control vehicular, la prevención de hechos ilícitos y accidentes, y lograr una mayor eficiencia operativa.
- 1.4.2 Promover la construcción de libramientos ferroviarios y la reubicación de patios localizados en los centros poblacionales, para mejorar la seguridad del ferrocarril en las zonas urbanas.
- 1.4.3 Consolidar el uso y aprovechamiento de los sistemas institucionales de información mediante la actualización y el mantenimiento de los equipos informáticos instalados en capitanías y delegaciones de puerto; equipar y modernizar al cuerpo del resguardo marítimo federal y a los derroteros meteorológicos del país.

LINEA ESTRATEGICA

- 1.5 Mejorar la coordinación y los mecanismos de colaboración con los cuerpos de seguridad para brindar protección adecuada a los usuarios de transporte y abatir la incidencia de actos ilícitos.

LINEAS DE ACCION

- 1.5.1 Fortalecer los trabajos del Comité Nacional de Prevención de Accidentes en carreteras federales, de sus subcomités estatales y de sus grupos de trabajo.

- 1.5.2 Desarrollar programas de prevención de accidentes en carreteras, con la participación de la Policía Federal Preventiva y las autoridades de los gobiernos estatales y municipales.
- 1.5.3 Colaborar con el Sistema Nacional de Protección Civil, proporcionando con oportunidad los boletines y avisos meteorológicos y establecer el enlace electrónico con las sedes de las jurisdicciones de señalamiento marítimo en la República, a fin de dar a conocer el boletín *Aviso a los marinos* como un elemento de ayuda a la navegación.

OBJETIVO

2. Modernizar los servicios de medicina preventiva para mejorar su cobertura y su calidad.

LÍNEA ESTRATÉGICA

- 2.1 Ampliar la calidad y cobertura de los servicios de medicina preventiva, a fin de lograr una disminución de los accidentes relacionados con factores humanos.

LÍNEAS DE ACCIÓN

- 2.1.1 Promover reformas al interior de la Dirección General de Protección y Medicina Preventiva en el Transporte, a efecto de proveerla de bases financieras sólidas, modernizar su equipamiento y hacer más eficiente su gestión.
- 2.1.2 Proponer las reformas jurídicas requeridas para permitir la participación del sector privado en la prestación de los servicios de medicina preventiva, a fin de ampliar la cobertura y calidad de los exámenes médicos en el subsector transporte.

OBJETIVO

3. Garantizar una capacitación de calidad a los operadores del transporte y fortalecer la supervisión a los centros de adiestramiento.

LÍNEA ESTRATÉGICA

- 3.1 Promover los programas de educación y capacitación y la actualización del personal en materia de seguridad.

LÍNEAS DE ACCIÓN

- 3.1.1 Continuar promoviendo la instalación de centros de capacitación para conductores del autotransporte federal, como mecanismo para fortalecer las acciones preventivas de accidentes.
- 3.1.2 Instrumentar programas y campañas educativas en el país para que toda la población reconozca la importancia de las medidas de seguridad en la prevención de accidentes.
- 3.1.3 Gestionar con las autoridades educativas la incorporación, en los planes de estudio de educación básica, de materias relativas a la seguridad vial y a la prevención de accidentes ferroviarios.

- 3.1.4 Continuar promoviendo una mayor cultura de seguridad en concesionarios, permisionarios, operadores aéreos y personal técnico aeronáutico, mediante la impartición de seminarios y conferencias relacionados con la seguridad operacional y aeroportuaria.
- 3.1.5 Establecer, en coordinación con la Consevi, un programa de capacitación dirigido a los trabajadores de plataformas de perforación de la Sonda de Campeche, a fin de garantizar la seguridad de la vida humana en el mar, en cumplimiento a la resolución específica de la OMI.

OBJETIVO

4. Consolidar la cultura de la seguridad en el transporte.

LÍNEA ESTRATÉGICA

- 4.1 Fomentar una cultura de seguridad que permita prevenir y reducir significativamente el índice de accidentes.

LÍNEAS DE ACCIÓN

- 4.1.1 Fortalecer los programas de investigación de las causas de los accidentes y la emisión y promoción de recomendaciones preventivas.
- 4.1.2 Promover con las autoridades educativas la inclusión, en los planes de educación básica, materias relativas a la prevención de accidentes en los distintos modos de transporte.
- 4.1.3 Efectuar, junto con autoridades locales, concesionarios y permisionarios, campañas de información y difusión para evitar accidentes en los centros urbanos.
- 4.1.4 Continuar con la campaña preventiva de seguridad en playas, atracaderos, muelles, marinas y áreas del espacio marítimo federal concesionadas, mediante la instalación de señalamientos con disposiciones normativas, restrictivas y promotoras de la seguridad, particularmente en temporadas vacacionales y de huracanes.