

3

Reforma estructural en el sector



C58

L12

C64 R37

C65

[Component]

R41

[Component]

C157

[Component]

[Component]

R46

[Component]

R47

[Component]

[Component]

[Component]

R48

C71

C72

C77

R52

[Component]

[Component]

C78

R54

[Component]

[Component]

R55

[Component]

C80

R56

[Component]

C84 C85

R112

[Component]

R57

[Component]

C88

A mediados de la década pasada, el sector comunicaciones y transportes se regía por un marco institucional que no respondía a los nuevos desafíos que marcaban el desarrollo y las condiciones del entorno internacional al cual nuestro país se vinculaba en forma acelerada. Asimismo, el Estado intervenía en la mayoría de las actividades, generando un escaso ambiente de competencia, y las inversiones canalizadas para el mejoramiento y expansión de la infraestructura no cubrían las necesidades y expectativas del México cambiante.

Lo anterior generaba un creciente rezago en el desarrollo de la infraestructura y en la prestación eficiente de los servicios de comunicaciones y transportes. Ante esta problemática, el sector fue objeto de un proceso de cambio estructural profundo, el cual se basó en los siguientes objetivos:

1. Conservar, modernizar y ampliar la infraestructura del transporte y las comunicaciones, a fin de impulsar el crecimiento económico y la integración y el desarrollo regionales.
2. Mejorar la calidad, el acceso, la eficiencia y la cobertura de los servicios de transporte y comunicaciones, con el propósito de apoyar la competitividad y productividad de la economía.
3. Contar con la infraestructura y los servicios de transporte y comunicaciones, con niveles de seguridad suficientes para permitir el tránsito de personas y bienes con tranquilidad y confianza a través de las vías generales de comunicación.

Para cumplir dichos objetivos, la estrategia siguió dos ejes principales. El primero se orientó a realizar un cambio estructural en el sector que abriera paso a la inversión privada, la competencia y la desregulación; el segundo consistió en reorientar el gasto público hacia áreas socialmente prioritarias.

Función rectora de la SCT

Ahora existe, en el sector, una mayor participación privada, y los servicios se prestan en un entorno caracterizado por la competencia y la desregulación.

- En la actualidad, la SCT se concentra en las funciones de rectoría, regulación, promoción y planeación, así como en la atención directa de las áreas prioritarias y en actividades poco atractivas para la inversión privada.
- Se abrieron al capital privado los sistemas ferroviario, portuario y aeroportuario, así como los servicios de telecomunicaciones. En los casos de la aviación civil, el autotransporte, el transporte marítimo y el ferroviario, se definió un nuevo marco jurídico que promueve su desarrollo ordenado.
- Por otra parte, la creciente participación de los particulares en diversas áreas de las comunicaciones y los transportes permitió al Estado dar un nuevo impulso al desarrollo de infraestructura y servicios con un alto impacto social como las carreteras y los caminos rurales, los servicios postales y telegráficos, la telefonía rural, la educación y la salud a distancia.

Por ello, es indispensable realizar un cambio al interior del sector que tenga como base una nueva cultura, caracterizada por una actitud proactiva en la definición de alternativas que impulsen el desarrollo de las comunicaciones y los transportes con visión de largo alcance.

Así, es necesario realizar un cambio en la estructura organizacional que responda mejor a las nuevas funciones del Estado; también se requiere una nueva actitud y cultura laboral que sea reflejo de la nueva organización y esté orientada al trabajo en equipo y a la atención ciudadana.

Ante el reto de acelerar la modernización del sector de cara al siglo XXI y responder con mayor eficacia ante las demandas particulares de las regiones, es indispensable promover nuevas fuentes de financiamiento que garanticen el desarrollo sostenido del sector y construir una nueva relación, más estrecha y participativa, con la sociedad y los distintos órdenes de gobierno.

Para avanzar en estos objetivos, se ha definido una agenda de cambio que se sustenta en cuatro estrategias:

- Cambio organizacional al interior del sector
- Innovación gubernamental y calidad total
- Nuevos esquemas y proyectos de inversión para infraestructura
- Federalismo y descentralización

3.1

Cambio organizacional al interior del sector

Dónde estamos

En los últimos años, diversos países han impulsado cambios estructurales en sus comunicaciones y transportes, siendo un aspecto distintivo de ello la redefinición de las funciones del Estado, que ha pasado de ser un agente dominante en el desarrollo, operación y mantenimiento de la infraestructura y los servicios, a un actor que comparte esta responsabilidad con los particulares.

Oportunidades y retos

El Estado, en lugar de ser el único responsable de la administración y operación de la infraestructura y los servicios, participa en la planeación, promoción y regulación de concesiones privadas, así como en dar una mayor atención a las áreas socialmente prioritarias.

Esta nueva perspectiva ha mostrado la necesidad de realizar cambios organizacionales al interior del sector que permitan responder mejor al nuevo entorno.

Entre los principales retos que se tienen en este rubro destacan:

- Redefinir el ámbito de competencia entre las áreas normativas y operativas del sector, a fin de dar uniformidad en la asignación de funciones de promoción y planeación, así como en las de regulación entre las distintas áreas centrales y los organismos descentralizados, ya que en algunos casos compete a una misma autoridad las funciones de diseño de políticas públicas y planeación, así como las de operación y regulación.
- Fortalecer el papel regulador y supervisor de la SCT para asegurar que se cumplan los objetivos del cambio estructural, se fortalezca el ambiente de competencia y se garantice la viabilidad y el desarrollo sustentable de las comunicaciones y los transportes.

- Fortalecer las estructuras organizacionales para orientar el desarrollo del sistema de transporte de manera integral, ya que en algunos casos responde a criterios de carácter funcional, en otros a modales, e incluso existen unidades administrativas donde ambos criterios están presentes.
- Redefinir la estructura organizacional de las telecomunicaciones de acuerdo con la nueva función del Estado para definir políticas públicas que aprovechen mejor las oportunidades derivadas de la convergencia de éstas, la radiodifusión y la informática.

A dónde queremos llegar

Se requiere contar con una nueva organización sectorial que permita aprovechar mejor los beneficios del cambio estructural, así como responder eficazmente a las perspectivas del sector en un entorno de competencia equitativa, certidumbre y transparencia, así como privilegiar una visión regional, de respeto al medio ambiente y seguridad operacional.

Acorde con ello, la estructura organizacional deberá reflejar adecuadamente las funciones y responsabilidades actuales del Estado; de ahí que deba contar con los elementos necesarios para el ejercicio eficaz de la rectoría en el desarrollo del sector, garantizando el interés general de los usuarios y privilegiando una visión estratégica que trascienda los límites de la actual administración.

La organización que mejor reflejaría la prospectiva trazada para el sector, sería aquella donde se separaran claramente las responsabilidades y tareas entre la administración centralizada, desconcentrada y paraestatal, promoviendo además la profesionalización y especialización de todos los servidores públicos.

En este sentido, el desempeño del sector sería más eficiente definiendo a los responsables de las funciones de planeación y asuntos normativos y, por otro lado, a los encargados de la operación de la infraestructura y la prestación de los servicios.

Esta nueva organización promovería la planeación del transporte bajo una visión multimodal y consistente con la convergencia de tecnologías de comunicación e información, consolidando al sector como un medio para llevar servicios básicos a la población, particularmente de las regiones más apartadas.

Cómo vamos a llegar

Para avanzar en estos objetivos, es indispensable:

- Definir un nuevo modelo organizacional que responda al objetivo de separar temas y responsabilidades entre los distintos niveles de autoridad, así como fortalecer las instituciones del sector, conforme al papel rector de la SCT.
- Orientar a las áreas centrales de la SCT a la planeación estratégica, al establecimiento de políticas públicas, la promoción de nuevas inversiones, así como a las funciones normativas, como el otorgamiento de concesiones, permisos y autorizaciones, acorde a la experiencia internacional y al diagnóstico de la organización actual del sector.
- Crear entes públicos especializados, con cierto grado de autonomía respecto a la autoridad central, a fin de fortalecer la regulación y supervisión de las concesiones

otorgadas para el desarrollo del sistema nacional de transporte, garantizando una sana convivencia operativa entre los diferentes operadores y la viabilidad futura de los proyectos de inversión.

- Fortalecer la autonomía del organismo regulador de las telecomunicaciones y sus facultades, para garantizar una efectiva competencia entre los diferentes operadores de los servicios, la protección de los usuarios, así como la transparencia e imparcialidad.

FUNCION DE LOS ENTES REGULADORES

- Complementarían el proceso de cambio estructural, pues cubrirían necesidades originadas a raíz del nuevo entorno del sector y reforzarían funciones que las estructuras actuales no cubren en su totalidad, como la investigación enfocada al cuidado del medio ambiente, desarrollo sustentable y seguridad en el transporte.
- Asimismo, la propia naturaleza de estos órganos como entes especializados, promovería el desarrollo de personal profesionalizado y altamente especializado, así como el establecimiento de un servicio civil de carrera en el sector.

Esta definición básica de funciones es similar a la que prevalece en el ámbito internacional, en donde —si bien no existe un patrón único— en la generalidad de los países existe algún grado de autonomía de los organismos públicos especializados en la supervisión, evaluación, regulación y operación de los servicios respecto a la autoridad central, que es la encargada de la rectoría, la planeación y el diseño de las políticas públicas.

En suma, una adecuada organización sectorial apoyaría la consolidación del cambio estructural realizado en las comunicaciones y los transportes en años recientes, y permitiría fortalecer el papel rector del Estado en el desarrollo de este sector, bajo una visión integral y de largo plazo.

3.2

Innovación gubernamental y calidad total

Dónde estamos

En la actualidad, las sociedades demandan mejores servicios y una mayor atención y calidad en la prestación de los mismos. Ante esta situación, muchos países han realizado, desde hace algunos años, cambios muy importantes en la operación y funcionamiento de los distintos órdenes de gobierno.

En México, ante la necesidad de responder a las expectativas de cambio de la población y crear las oportunidades de desarrollo que el país requiere, resulta prioritario trabajar en la construcción de un gobierno más ágil y eficiente, que utilice los recursos de forma honesta y transparente, que trabaje mejor y cueste menos y que proporcione resultados tangibles a las demandas de la sociedad.

Entre los principales retos que se tienen en este ámbito se encuentran:

- Hacer más eficiente la gestión pública, atendiendo a criterios de simplificación administrativa a fin de dar respuestas rápidas, innovadoras y sin burocratismos a los cambios en el entorno y a las crecientes exigencias de la sociedad.
- Ofrecer a la población usuaria servicios y productos con la calidad, oportunidad y eficiencia que satisfagan sus expectativas y necesidades.
- Establecer canales de comunicación y mecanismos de rendición de cuentas con los distintos clientes y usuarios, para saber cómo perciben el desempeño del sector y para enfocar los esfuerzos en las áreas de oportunidad que consideren prioritarias y de mayor impacto.
- Integrar a los servidores públicos del sector en torno de un propósito común (misión y visión compartidas), ya que las áreas tienden a trabajar aisladamente y perdiendo de vista su razón de ser para la institución; incluso, los trabajadores no identifican claramente el rol que les corresponde y la importancia de sus actividades como parte de procesos fundamentales para el sector.
- Identificar oportunidades de mejora en el sector que generen valor agregado a la sociedad y aumenten la capacidad de respuesta a las demandas con eficiencia, calidad y transparencia.
- Empezar acciones de cambio hacia el interior del sector que permitan darle una orientación real hacia el ciudadano y, de esta forma, contribuir a la construcción de un buen gobierno.

A dónde queremos llegar

La actual administración ha establecido la necesidad de construir un gobierno que dé resultados tangibles a las demandas de la sociedad, asegure un manejo transparente de los recursos públicos e informe sobre el ejercicio del poder y la actuación de las instituciones públicas.

La estrategia del gobierno federal para lograr dichos objetivos descansa en dos vertientes: innovación y calidad total. Innovación, para concebir nuevas formas de hacer las cosas; calidad total, para mejorar y optimizar lo que hace el gobierno y genera valor agregado a la sociedad.

En este sentido, hoy se presenta la oportunidad de repensar el papel que la Secretaría ejerce dentro del sector y el que éste desempeña en nuestro país, de hacer una reflexión sobre cómo se ha venido realizando el trabajo en el sector, y de cómo reorientarlo de acuerdo con las nuevas expectativas de la sociedad y a las metas del gobierno federal.

Así, la innovación en la Secretaría y los organismos del sector requiere de cambios al interior que promuevan la creación de una nueva cultura y filosofía de trabajo. Esto significa crear un ambiente organizacional que dé pie a la innovación, a la creatividad y al trabajo en equipo, garantizando el logro de los objetivos planteados y cumpliendo con las expectativas de los ciudadanos.

Por todo ello, se requiere transformar la forma tradicional de hacer las cosas para forjar un sector más competitivo, transparente, confiable, ágil, participativo, proactivo y que genere mayores beneficios para la sociedad.

Cómo vamos a llegar

A través de un ejercicio de planeación estratégica, se ha iniciado la reflexión —que deberá ser permanente— sobre cómo se han venido haciendo las cosas, para así replantear la labor del sector y reorientarla de acuerdo con las exigencias del nuevo entorno.

Al mismo tiempo, para transformar a la Secretaría y a los organismos del sector en instituciones innovadoras y de calidad, se han propuesto las siguientes líneas de acción:

1. Promover una nueva cultura y filosofía de trabajo

El principal activo del sector es el humano, conformado por la experiencia y el conocimiento de sus servidores públicos. Así, uno de los principales objetivos es promover una nueva cultura y filosofía de trabajo en la que cada servidor público tenga claro su rol dentro de la institución y valore su trabajo como parte de un proceso fundamental para el sector.

Para ello, se ha integrado una red de cambio al interior del sector, a la cual se ha capacitado y sensibilizado para que coordine muchos de los trabajos relativos a la innovación y calidad, y para que involucre a la mayor parte de los servidores públicos de todos los niveles en este proceso de mejora.

2. Desarrollar los procesos clave con altos estándares de calidad, transparencia y eficiencia.

Con la convicción de que todas las actividades que se realizan son susceptibles de mejora, se ha propuesto aumentar la calidad, transparencia y eficiencia del trabajo, a través del mejoramiento y reingeniería de los procesos clave del sector; la implantación de sistemas de gestión de la calidad; la revisión de trámites y servicios; el cambio de la estructura organizacional; y una serie de acciones encaminadas a combatir los actos de corrupción que tanto ofenden y le cuestan al país.

3. Promover la innovación tecnológica y la mejora continua en todas las actividades

Para garantizar a la sociedad que los principales servicios y productos que ofrece el sector contarán con estándares internacionales de calidad, se buscará su certificación ISO 9001 versión 2000, mediante la incorporación de un sistema de aseguramiento de calidad.

Por otro lado, para ofrecer opciones más rápidas y a menor costo a los distintos usuarios del sector para la realización de trámites y servicios, se está trabajando en el proyecto de e-gobierno.

Asimismo, además del proyecto de certificación ISO 9001, se trabaja en distintos proyectos tanto de alcance sectorial como federal; entre ellos destacan los siguientes:

- Mejoramiento y reingeniería de procesos clave.
- Mejora regulatoria de trámites y servicios.
- Automatización de trámites para lograr mayor transparencia y combatir la corrupción.
- Conformación del Centro Integral de Servicios, "CIS".
- Desarrollo del e-gobierno.
- Nueva estructura organizacional.
- Investigación aplicada y desarrollo tecnológico.

3.3

Nuevos esquemas y proyectos de inversión para infraestructura

Dónde estamos

Disponer de una infraestructura de comunicaciones y transportes moderna y suficiente es un factor estratégico para el adecuado funcionamiento de todas las actividades económicas. Su expansión permite, también, impulsar el desarrollo social y el equilibrio entre las regiones, pues facilita el acceso de la población a diversos servicios y a mercados en los cuales las pequeñas comunidades puedan comercializar sus productos, lo que redundará en la intensificación de las actividades productivas y el incremento en los niveles de vida de los habitantes.

Asimismo, hoy en día, la modernización tecnológica de las comunicaciones y los transportes es un factor clave para la incorporación de los países en la denominada nueva economía y para aprovechar las ventajas de un mundo cada vez más globalizado.

De ahí que cualquier país busque garantizar un flujo de recursos e inversiones que permita el desarrollo acelerado y sostenido de este estratégico Sector, máxime en países como el nuestro, donde el aislamiento al interior y una ubicación privilegiada en el contexto internacional son factores que enmarcan nuestra realidad nacional.

Oportunidades y retos

En México, el cambio estructural realizado en años pasados incrementó de manera significativa el flujo de recursos destinados al sector y transformó la composición de las inversiones, que pasaron de ser casi o totalmente públicas a la predominancia de las provenientes de los particulares.

De esta manera, se incrementó la variedad y cobertura de los servicios de telecomunicaciones, y algunos modos de transporte que venían acumulando rezagos fueron reactivados, sentando las bases para una nueva etapa de desarrollo del sector en la que será necesario identificar otras áreas de oportunidad para la inversión.

No obstante la mayor cantidad de recursos privados invertidos, la inversión total destinada a las comunicaciones y los transportes es insuficiente para atender los rezagos prevalecientes y aún se observa una alta dependencia en los recursos públicos presupuestales para el desarrollo de algunos subsectores. Asimismo, se ha observado que la expansión de las

comunicaciones y los transportes se realiza mediante esfuerzos aislados del gobierno y los particulares, desaprovechándose las externalidades positivas que podrían generarse de una participación conjunta.

En este sentido, entre los principales retos del sector se encuentran:

- Traducir la inversión privada en el desarrollo de infraestructura básica en zonas en que resulta más alta la rentabilidad social que la económica.
- Encontrar nuevas fuentes públicas y privadas de inversión, así como diseñar estrategias de financiamiento que aprovechen las sinergias de la coparticipación pública y privada en proyectos de largo plazo y que generen oportunidades de negocios en áreas que hoy no son atractivas para los particulares.

A dónde queremos llegar

Se pretende que el sector atienda de manera más eficaz su responsabilidad social, dotándolo de recursos suficientes para su desarrollo y modernización. Estos provendrán de fuentes diversas al fisco federal, con lo que se reducirá su dependencia de éste. El factor clave consiste en crear esquemas financieros novedosos que permitan obtener flujos de inversión que puedan ser destinados ya no sólo a proyectos económicamente atractivos por sus rendimientos potenciales, sino también a la creación de infraestructura de alta utilidad social.

Para ello, los nuevos esquemas y proyectos financieros deberán reflejar las prioridades del sector y, sobre todo, responder a la planeación estratégica trazada para los próximos años.

Así, por ejemplo, en el caso de las carreteras, es indispensable allegarse nuevas fuentes de inversión, ya que actualmente la expansión de esta infraestructura descansa casi en su totalidad en la disponibilidad de recursos públicos, los cuales son insuficientes, tanto para las acciones de conservación del patrimonio existente como para la modernización y construcción de nuevas obras.

En el sistema ferroviario es necesario avanzar en la definición de esquemas de financiamiento para apoyar el desarrollo del transporte de pasajeros, así como para impulsar su articulación con otros modos de transporte.

En el caso del sistema aeroportuario, si bien la mayor parte de la infraestructura se encuentra bajo administraciones privadas que han comprometido inversiones para su modernización, aún es necesario definir las estrategias que promuevan el desarrollo integral de todo el sistema, a fin de aprovechar esta infraestructura como base para el desarrollo de una aviación regional.

En el sistema portuario es necesario consolidar el modelo de APIS mediante estrategias que generen flujos de inversión suficientes para responder a una planeación de largo plazo y al objetivo de contar con un sistema portuario de clase mundial, acorde con las modalidades del transporte marítimo de pasajeros en cruceros y de carga por el comercio exterior.

En el caso de las telecomunicaciones, no obstante el ritmo de crecimiento que han presentado en los últimos años, es necesario seguir promoviendo inversiones privadas que permitan mejorar la calidad de los servicios y aprovechar mejor el potencial de la convergencia para la prestación de servicios de conectividad con alto impacto social.

Para lograr lo anterior, la Secretaría y los organismos del sector tendrán una actitud proactiva en la promoción de estrategias de financiamiento para proyectos de largo plazo, que se caractericen por la participación de diversos sectores productivos, así como de otros órdenes de gobierno.

En particular, se promoverá la asociación del gobierno federal y los estatales con inversionistas privados en nuevos modelos de negocio que promuevan el desarrollo de infraestructura en las distintas regiones del país.

Asimismo, estas estrategias contemplarán la aportación de recursos públicos que sean capital inicial para impulsar proyectos rentables y atractivos para la inversión privada, y aprovechar activos del sector para obtener, mediante el uso de diversos instrumentos financieros, recursos para acelerar el desarrollo de infraestructura, especialmente carretera.

Otra acción indispensable consistirá en continuar captando en mejores condiciones recursos de otras instancias, como la banca de desarrollo y de organismos financieros internacionales que destinan inversiones para la creación de infraestructura en países en desarrollo.

Sin duda, la estrategia para impulsar la conectividad nacional mediante la participación pública y privada generará un círculo virtuoso que promoverá nuevas inversiones en las telecomunicaciones, abrirá nuevos mercados y ampliará la cobertura de servicios como educación, salud y comercio en todo el territorio nacional.

En ese ámbito, resultará necesario definir los medios para promover una participación conjunta de los operadores de telecomunicaciones y de otros inversionistas en el desarrollo de infraestructura en zonas que, aun encontrándose apartadas, representan importantes mercados potenciales.

En suma, se trata de generar sinergias en esta nueva forma de gobernar, compartiendo responsabilidades y beneficios con otros sectores de la sociedad.

3.4

Federalismo y descentralización

Dónde estamos

El Plan Nacional de Desarrollo 2001-2006 plantea, como parte de la misión del Ejecutivo Federal, establecer una nueva cultura de gobierno basada entre otros aspectos en el federalismo. Asimismo, como uno de los criterios centrales para el desarrollo de la nación se contempla el desarrollo regional, considerando al fortalecimiento del federalismo como una de las herramientas para combatir la desigualdad entre las regiones y promover una eficaz distribución de responsabilidades y recursos que se traducirá en una adecuada prestación de servicios.

Es por ello que la SCT, consciente de la importancia de impulsar el federalismo y avanzar hacia una efectiva descentralización de funciones y facultades, se ha propuesto desarrollar una planeación estratégica y prospectiva que conjugue los objetivos y metas nacionales con las políticas e iniciativas regionales para contribuir al desarrollo del potencial de las entidades federativas en los asuntos de la competencia del sector y a consensuar el otorgamiento de recursos provenientes de fondos federales a los gobiernos locales.

Actualmente, diversos gobiernos han redefinido su relación a nivel federal, estatal y municipal, con el propósito de contribuir al desarrollo equilibrado de las regiones y responder con mayor eficacia a las necesidades de la población.

Oportunidades y retos

En este contexto, la descentralización de funciones hacia los gobiernos estatales y municipales es un factor esencial, ya que promueve una distribución más equitativa de oportunidades entre las distintas regiones y una reasignación adecuada de atribuciones y recursos. Se profundizará el acercamiento con los otros órdenes de gobierno y se avanzará en el replanteamiento de los ámbitos de responsabilidad de cada uno de ellos. Un país más justo y más libre pasa necesariamente por el respeto irrestricto a las soberanías estatales y municipales y por la aplicación de medidas que contribuyan efectivamente a reducir el centralismo que durante décadas ha caracterizado a México.

Por otra parte, derivado del Convenio de Desarrollo Social, que tiene por objeto establecer los elementos estratégicos y administrativos para la planeación y programación, así como la definición, ejecución, control, seguimiento y evaluación de las políticas sociales y de desarrollo regional coordinadas entre el ejecutivo federal y estatal, la SCT ha puesto a la consideración de cada uno de los gobiernos estatales el formalizar la coordinación institucional con el objetivo de apoyarse recíprocamente. Se busca fortalecer la capacidad operativa de cada estado, estableciendo para ello planes y programas de coordinación a través de convenios específicos y de grupos de trabajo paritarios, donde se identifiquen claramente los objetivos, sus alcances, se calendaricen las acciones y se comprometan los recursos necesarios para su consecución.

Las principales materias sobre las que se pretende trabajar coordinadamente son:

- Planeación estratégica del desarrollo del sector en las entidades federativas.
- Programa carretero estatal.
- Desarrollo de las telecomunicaciones.
- Sistema Nacional e-México.
- Compatibilización legislativa en el transporte.
- Seguridad en el transporte.
- Descentralización de funciones, facultades y recursos para la construcción y conservación de carreteras.
- Investigación y capacitación.

Asimismo, como un esfuerzo adicional en el impulso al federalismo, la SCT revisa su marco normativo a fin de realizar una efectiva desconcentración de funciones y facultades hacia los Centros SCT. Esta desconcentración traerá como resultado una mejora en la calidad de los servicios, facilitará la identificación de prioridades en los estados, considerando dentro de las mismas el aspecto regional, y agilizará la solución de los problemas.

Los principales retos que se tiene en este ámbito son:

- Continuar con la descentralización de recursos y facultades a los Centros SCT, a fin de acelerar la ejecución de obras y la conclusión de éstas en los tiempos y formas establecidas.

- Diseñar estrategias y proyectos sectoriales con una visión más orientada a las necesidades y potencialidades locales, lo que implica tener un mayor acercamiento con distintas autoridades.
- Continuar con los mecanismos de descentralización de infraestructura del sector puestos en marcha en años anteriores.

A dónde queremos llegar

El gobierno federal se ha propuesto construir una nueva relación con los diferentes órdenes de gobierno, a fin de promover una mayor participación de la sociedad en la definición de políticas y estrategias para el desarrollo regional.

En este sentido, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes busca ser un agente que contribuya decididamente a fortalecer el federalismo mexicano mediante una adecuada descentralización de funciones y recursos del sector a los estados y municipios.

Esta descentralización debe contar con los elementos estratégicos y administrativos que garanticen la viabilidad y continuidad de las acciones emprendidas, así como los mecanismos para que los estados cuenten con los recursos y atribuciones necesarios para el ejercicio eficiente de sus funciones.

Asimismo, una adecuada descentralización debe prever los mecanismos de coordinación para la definición, ejecución, control y evaluación de las obras entre los tres órdenes de gobierno, garantizando la viabilidad de las obras y la consistencia con la visión estratégica del sector a nivel nacional.

Se trata de responder de manera más eficaz y oportuna a las necesidades particulares de las regiones y las comunidades del país, proporcionando infraestructura y servicios de calidad.

Objetivos, estrategias y líneas generales de acción

OBJETIVO

1. Responder de manera más eficaz y oportuna a las necesidades particulares de las regiones y las comunidades del país, proporcionando infraestructura y servicios de comunicaciones y transportes de calidad.

ESTRATEGIA

- 1.1 Contar con una planeación estratégica de desarrollo del sector en cada una de las entidades federativas.

LÍNEAS GENERALES DE ACCIÓN

- 1.1.1 Rediseñar los sistemas para la planeación y la elaboración de proyectos de modernización de carreteras, así como formalizar convenios específicos para la ejecución de obras carreteras mediante esquemas de coparticipación y mezcla de recursos federales, estatales y privados.
- 1.1.2 Promover la construcción de infraestructura ferroviaria y el aprovechamiento de la existente, así como de los derechos de vía, para el desarrollo de proyectos de transporte masivo, como trenes suburbanos con la participación de los tres órdenes de gobierno.

- 1.1.3 Promover la construcción de libramientos ferroviarios que eleven la seguridad en las ciudades.
- 1.1.4 En los programas de desarrollo urbano en que participen gobiernos municipales, estatales y federal, así como usuarios beneficiados y concesionarios, incorporar elementos para mejorar la convivencia de los ferrocarriles con las ciudades, procurando en todo momento no quitarle al ferrocarril la ventaja comparativa que representa su entrada directa a las industrias.
- 1.1.5 Promover la asignación de concesiones para la construcción de aeropuertos a los gobiernos de las entidades federativas y a los ayuntamientos, cuando esto sea viable.
- 1.1.6 Promover la concurrencia del gobierno federal, los estatales y los municipales para realizar las acciones de administración y operación de los servicios portuarios, en especial en aquellos puertos que aún no cuentan con API.

OBJETIVO

- 2. Contar con los mecanismos para que los estados cuenten con los recursos y atribuciones necesarios para el ejercicio eficiente de sus funciones.

ESTRATEGIA

- 2.1 Crear una nueva política para la distribución de recursos y la ejecución de los programas.

LÍNEAS GENERALES DE ACCIÓN

- 2.1.1 Promover un instrumento para asegurar un flujo continuo y suficiente de recursos para la conservación de la red carretera libre mediante la creación de un fondo vial.
- 2.1.2 Incorporar recursos públicos federales y estatales, así como privados, para continuar la modernización de la red carretera troncal.
- 2.1.3 Distribuir bajo criterios de solidaridad y subsidiaridad los recursos del Programa de Empleo Temporal, de tal forma que se propicie el desarrollo equilibrado de las redes de caminos rurales de las 31 entidades federativas.
- 2.1.4 Estudiar la viabilidad de la participación de los gobiernos estatales, el federal y la iniciativa privada en los aeropuertos que aún maneja ASA, bajo el esquema financiero que resulte más conveniente para todas las partes.
- 2.1.5 Promover que ASA participe como socio estratégico, que el gobierno del estado invierta y promueva proyectos aeroportuarios bajo el marco de desarrollo regional y que la iniciativa privada aporte, además de capital, su visión empresarial.
- 2.1.6 Promover la participación de los sectores social y privado, así como de los gobiernos estatales y municipales, en la explotación de puertos pesqueros, terminales, marinas e instalaciones portuarias, en especial en los puertos que no cuentan con API.
- 2.1.7 Incorporar a los municipios a las nuevas APIS propuestas por los gobiernos estatales, siempre y cuando éstas sean nuevas, su área de influencia sea estatal y tanto los gobiernos estatales como los municipales aporten el capital que les permita tener el derecho a administrar las instalaciones que lleguen a construirse.

OBJETIVO

- 3. Contar con los elementos estratégicos y administrativos que garanticen la viabilidad y continuidad de las acciones de descentralización emprendidas.

ESTRATEGIA

3.1 Apoyar a los estados con base en la normatividad de la SCT, así como otorgar asesoría técnica y capacitación.

LÍNEA GENERAL DE ACCIÓN

3.1.1 Readecuar las funciones de la SCT hacia labores de normatividad, supervisión, asesoría técnica y capacitación en materia de caminos rurales y alimentadores.

OBJETIVO

4. Prever los mecanismos de coordinación para la definición, ejecución, control y evaluación de las obras entre los tres órdenes de gobierno, garantizando la viabilidad de las obras y la consistencia con la visión estratégica del sector en el ámbito nacional.

ESTRATEGIA

4.1 Formalizar la coordinación institucional, mediante convenios específicos con los gobiernos de los estados.

LÍNEAS GENERALES DE ACCIÓN

4.1.1 Promover la participación de los gobiernos estatales en la conservación de la red secundaria, mediante un esquema que lo haga viable.

4.1.2 Impulsar la participación de las entidades federativas y los municipios en las comisiones consultivas de las APIS, para promover los puertos y emitir recomendaciones en relación con aquellos aspectos que afecten la actividad urbana y el equilibrio ecológico de la zona. Estimular la participación de las APIS en apoyo a las ciudades, realizando algunas obras de infraestructura de beneficio mutuo en las cuales participen también recursos de los gobiernos estatal y municipal.

ESTRATEGIA

4.2 Revisar el marco normativo del sector, a fin de realizar una efectiva desconcentración de funciones y facultades.

LÍNEAS GENERALES DE ACCIÓN

4.2.1 Continuar con el proceso de descentralización de la red secundaria.

4.2.2 Consolidar el proceso de descentralización de la red rural y alimentadora hacia los estados y municipios.

ESTRATEGIA

4.3 Homologar o armonizar, en los casos que así lo requiera, la legislación aplicable en los ámbitos federal y estatal.

LÍNEA GENERAL DE ACCIÓN

4.3.1 Promover la coordinación con los gobiernos locales en acciones para realizar las labores de auxilio y salvamento en caso de accidentes o incidentes de embarcaciones.

