

# Anuario 2009

## **ADMINISTRACIÓN Y TECNOLOGÍA PARA EL DISEÑO**

División de Ciencias y Artes para el Diseño

**PROGRAMAS GUBERNAMENTALES DE  
IMPULSO A LA ECONOMÍA DEL PAÍS  
A TRAVÉS DE LA INDUSTRIA DE LA  
CONSTRUCCIÓN**

**DRA. AURORA POÓ RUBIO**



## **PROGRAMAS GUBERNAMENTALES DE IMPULSO A LA ECONOMÍA DEL PAÍS A TRAVÉS DE LA INDUSTRIA DE LA CONSTRUCCIÓN**

**DRA. AURORA POÓ RUBIO**

### **INTRODUCCIÓN**

En los años recientes, México ha atravesado por lapsos trascendentales; se desató una crisis financiera internacional que ha impactado a nuestra economía en prácticamente todos los sectores. En Estados Unidos cayeron los mercados financieros, la industria automotriz ha estado al borde de la quiebra y los negocios inmobiliarios se vieron afectados por las hipotecas supprime<sup>1</sup>, entre otros aspectos<sup>2</sup>. La economía de México ha sido golpeada en diversas formas: las exportaciones de productos manufacturados han disminuido, el mercado interno también se ha desequilibrado y las empresas han cerrado fuentes de empleo, las remesas de los inmigrantes han mermado. Adicionalmente, los precios del petróleo han bajado, igual que los niveles de recaudación fiscal.

Y además, 2009 ha sido año electoral. Hemos tenido unas elecciones de gobernadores, presidentes municipales y diputados federales y locales sumamente costosas.

### **COMPETITIVIDAD MUNDIAL**

El Foro Económico Mundial elabora desde 1979 el Reporte de Competitividad Mundial en el que observa, analiza y evalúa el desempeño de las distintas economías del mundo, señala las fortalezas de cada país, así como sus dificultades para alcanzar un desarrollo sostenido. Su cobertura se ha venido ampliando sistemáticamente y, a la fecha, se extiende al escrutinio de 134 economías, tanto desarrolladas como de países emergentes<sup>3</sup>. Es ampliamente usado por los gobiernos de los países, los líderes empresariales y de opinión, así como para estudios académicos y sirve de plataforma para el diseño de políticas y estrategias para el desarrollo.

---

1. Los créditos en el mercado financiero de Estados Unidos se clasifican en prime y subprime. Los primeros son los créditos que han existido tradicionalmente, otorgados a individuos solventes, con historial crediticio de calidad adecuada y pagadores cumplidos, lo que garantiza un riesgo limitado de incumplimiento de las condiciones estipuladas en los contratos. Un crédito subprime es una modalidad crediticia que se caracteriza por tener un riesgo de no pago superior a la media del resto de los créditos.

2. [http://es.wikipedia.org/wiki/crisis\\_hipotecaria\\_de\\_2007](http://es.wikipedia.org/wiki/crisis_hipotecaria_de_2007) Crisis hipotecaria de 2007. Wikipedia. Accesada el 15 marzo 2009

3. [www.weforum.org](http://www.weforum.org). Michael E. Porter, Harvard University, Klaus Schwab World Economic Forum. The Global Competitiveness Report 2008-2009. Accesada el 19 junio 2009.

Tabla 1. Índice de Competitividad Global 2007-2008

POSICIÓN 2009	PAÍS	PUNTUACIÓN	POSICIÓN 2008	POSICIÓN 2007
1	Estados Unidos	5.74	1	1
2	Suiza	5.61	2	2
3	Dinamarca	5.58	3	3
4	Suecia	5.53	4	4
7	Alemania	5.46	7	5
8	Países Bajos	5.41	8	10
9	Japón	5.38	9	8
10	Canadá	5.37	10	13
28	Chile	4.72	28	26
29	España	4.72	29	29
60	México	4.23	59	52
64	Brasil	4.13	63	72
103	Venezuela	3.56	103	98

Como se observa en la tabla anterior, las diez economías más desarrolladas no han variado sus posiciones en los últimos años, sino de manera limitada. Sin embargo México ha disminuido su ranking de ser la economía 52 en 2007, a la 59 en 2008 y a la 60 en 2009. En Latinoamérica, en el presente año, Chile es la 28, Brasil la 61 y Venezuela la 103.

Como complemento de esta información, el Foro Económico Mundial publicó el Reporte de Competitividad de México (The México Competitiveness Report 2009) en junio de 2009 con objeto de presentar un panorama de la competitividad del país remarcando las fortalezas y las áreas problemáticas. Se exploraron temas importantes como el diagnóstico del crecimiento del país, el impacto del Tratado de Libre Comercio (TLC), el mercado laboral, las Pequeñas y Medianas Empresas (PYMES), así como la educación.

Dice al respecto el Director Ejecutivo del Foro Económico Mundial Klaus Schwab: *“Ante el panorama de una de las más serias crisis financieras y económicas de Estados Unidos y del resto del mundo, para el gobierno de México, así como para la iniciativa privada, es crucial comprometerse a definir e implementar una agenda de competitividad y sus correspondientes políticas con objeto de asegurar un crecimiento económico sostenido y el bienestar de cada mexicano en el largo plazo”.*

**Tabla 2. Competitividad de México de acuerdo con el Reporte Global de Competitividad 2008-2009**

PILARES DE LA COMPETITIVIDAD	POSICIÓN DE MÉXICO (entre 134 países)
Tamaño del mercado	11
Estabilidad macroeconómica	48
Sofisticación de los negocios	58
Salud y Educación primaria	65
Sofisticación de los mercados financieros	66
Infraestructura	68
Capacidad tecnológica	71
Eficiencia de los mercados de bienes	73
Educación Superior y Capacitación	74
Innovación	90
Instituciones	97
Eficiencia del mercado laboral	110

De acuerdo con el estudio de Competitividad de México 2009 del Foro Económico Mundial, se observan algunos puntos débiles en áreas importantes. Para efectos de este trabajo, únicamente nos referiremos a las cuestiones que impactan directamente en el sector de la construcción y se dejan de lado las cuestiones sociales, políticas, etc. Entre algunos de los limitantes de la eficiencia tenemos: el escenario extremadamente rígido del mercado laboral, las condiciones imperfectas para la competencia en los mercados de bienes y servicios, la limitada calidad de la educación, especialmente la superior por lo que México adolece de individuos calificados, adaptables y en constante aprendizaje, y, en consecuencia, las necesidades del país de graduados en matemáticas, ciencias e ingeniería no están suficientemente cubiertas, lo que reduce la capacidad de las empresas para ser competitivas en la cadena de valor. La insuficiente innovación y capacidad de adoptar y adaptar tecnologías extranjeras también son condiciones restrictivas.

Además el Foro Económico Mundial elaboró otro documento *“Puntos de referencia del atractivo nacional para la inversión privada en infraestructura en Latinoamérica<sup>4</sup>”* (Benchmarking National Attractiveness for Private Investment in Latin American Infrastructure). El Índice del Atractivo para la Inversión Privada en Infraestructura (Infrastructure Private Investment Attractiveness Index, IPIAI, por sus siglas en inglés) analiza 8 vertientes: Ambiente macroeconómico nacional, que

4. www.weforum.org. Mia, Irene, Estrda, Julio y Geiger, Thierry. Benchmarking National Attractiveness for Private Investment in Latin American Infrastructure”. World Economic Forum. 2007. Accesada el 19 junio 2009.

estudia la estabilidad macroeconómica y el atractivo macroeconómico; el marco legal (estado de derecho) incluyendo la eficiencia regulatoria, la ética pública y los procedimientos establecidos para dirimir diferencias; el riesgo político; la facilidad de acceso a la información; la sofisticación y desarrollo de los mercados financieros que participan en el financiamiento a la infraestructura; las experiencias anteriores de inversiones privadas en infraestructura; el gobierno y la sociedad, incluyendo la voluntad de la sociedad de pagar por obras de infraestructura y las facilidades que brinda el gobierno para las inversiones privadas.

La posición general de México es la 5ª en Latinoamérica. El IPIAI considera que el país tiene un excelente desempeño en aquellos factores que determinan el ambiente general para las inversiones, 2º lugar después de Chile, también el 2º lugar en riesgo político, 3º en ambiente macroeconómico, es la 2ª economía después de Brasil con gran apertura comercial desde 1994 con la firma del TLC, baja inflación, control de la deuda externa, etc.

Por el otro lado, la mala experiencia con las inversiones privadas en infraestructura en el pasado disminuye la clasificación del país. La inversión en infraestructura es baja. Asimismo, el estudio marca que el gobierno no tiene una política definida en cuanto a la inversión privada en infraestructura lo que ha tenido como consecuencia que en los últimos diez años la inversión privada haya sido únicamente del 0.08% del PIB (Producto Interno Bruto) comparado con el 1.8% que es el promedio de la región.

## **POLÍTICAS PÚBLICAS PARA EL DESARROLLO**

Desde fines de los años 80, México ha tenido un período de importantes reformas, ha vivido un impresionante proceso de liberalización, apertura de la economía y estabilización macroeconómica. Parecen ser asuntos del pasado la extrema vulnerabilidad a los choques externos, la inflación incontrolada y el déficit fiscal<sup>5</sup> y de la cuenta corriente<sup>6</sup>, situación del país que ha sido reconocida internacionalmente en los estudios de competitividad.

El gobierno ha sustentado su trabajo en un ejercicio sistemático de planeación para mejorar las condiciones de desarrollo de nuestro país plasmado en los diversos Planes Nacionales de Desarrollo que se elaboran a principios de cada sexenio. El consultado para este trabajo es el del período 2007-2012<sup>7</sup>.

---

5. [www.banxico.gob.mx](http://www.banxico.gob.mx). Glosario de Información Financiera. Déficit o superávit es el resultado negativo o positivo que se produce al comparar los egresos con los ingresos de un ente económico. Déficit fiscal es el originado por la insuficiente recaudación tributaria lo que provoca que el gobierno tenga que financiar el gasto por otros medios, principalmente los ingresos petroleros. Página accesada el 22 mayo 2009

6. [www.banxico.gob.mx](http://www.banxico.gob.mx). Glosario. La Cuenta Corriente es un componente de la balanza de pagos donde se registra el comercio de bienes y servicios y las transferencias unilaterales de un país con el exterior. Las principales transacciones de servicios son los viajes y el transporte, así como los ingresos y pagos sobre inversiones. Las transferencias unilaterales se refieren a regalías hechas por los particulares y el gobierno a los extranjeros y a regalías recibidas por extranjeros. La exportación de bienes y servicios y el ingreso de transferencias unilaterales entran en la cuenta corriente como créditos (con signo positivo) porque llevan el recibo de pagos provenientes del extranjero. Por otra parte, la importación de bienes y servicios y el otorgamiento de transferencias unilaterales se registran como débitos (con signo negativo) porque significan pagos al extranjero. Página accesada el 22 de mayo de 2009.

7. [www.presidencia.gob.mx](http://www.presidencia.gob.mx). Plan Nacional de Desarrollo 2007-2012. Página consultada el 2, 10 y 20 junio y el 4, 9 y 18 de julio de 2009.

## EL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO 2007-2012

La visión establecida en este documento es enfocar al país hacia un desarrollo humano sustentable; está estructurado en cinco ejes:

- Estado de derecho y seguridad
- Economía competitiva y generadora de empleo
  - Economía y finanzas públicas
  - Productividad y competitividad
  - Infraestructura para el desarrollo
- Igualdad de oportunidades
- Sustentabilidad ambiental y,
- Democracia efectiva y política exterior responsable

En el eje de Economía competitiva y generadora de empleo, se analizó el rubro de Infraestructura para el Desarrollo. El Plan reconoce la importancia de la infraestructura para que tanto las personas como los bienes de producción tengan acceso a los mercados, que los servicios básicos puedan beneficiar a la población y a las actividades productivas y sea sustento de integración regional y de un desarrollo equilibrado, para favorecer la competitividad de la economía y así poder lograr el crecimiento económico y la generación de más fuentes de empleo con mejores salarios.

Como punto de partida, el Plan señala que a principios de este sexenio, México se ubicaba entre el 5° y 7° lugares de América Latina, con una infraestructura 30% menos competitiva que Chile, con insuficiente inversión (2% del Producto Interno Bruto, comparada con Chile 4% y China 9%). Para mejorar la competitividad del país, la inversión debería cuando menos duplicarse.

El Plan pretendía incrementar la cobertura, calidad y competitividad de la infraestructura. Para lograr esto, aumentar el monto de la inversión era insuficiente; también se reconocía la necesidad de revisar los procesos de planeación y evaluación de los proyectos, su presupuestación, contratación y ejecución para que fuesen de mayor rentabilidad social y económica, y para disminuir los retrasos y los sobrecostos consecuentes.

Los diferentes tipos de infraestructura prevista fueron: Telecomunicaciones y Transportes; Energía, Electricidad e Hidrocarburos, Sector Hidráulico y Construcción y Vivienda. En el primer rubro, el objetivo fue: *“Garantizar el acceso y ampliar la cobertura de infraestructura y servicios de transporte y comunicaciones, tanto a nivel nacional como regional, a fin de que los mexicanos puedan comunicarse y trasladarse de manera ágil y oportuna en todo el país y con el mundo, así como hacer más eficiente el transporte de mercancías y las telecomunicaciones hacia el interior y el exterior del país, de manera que estos sectores contribuyan a aprovechar las ventajas comparativas con que cuenta México”*

Respecto de la Construcción y de la Vivienda, se planeaba promover el desarrollo de ambos sectores al ser altamente generadores de empleo y que tienen el potencial de ser motores del crecimiento de la demanda interna, reduciendo la sensibilidad de fluctuaciones de la economía

internacional. Dado que el sexenio del Presidente Fox fue llamado “*El sexenio de la vivienda*”, la actual administración planeó continuar impulsándola por los beneficios antes señalados de la construcción y por su evidente contenido como satisfactor social fundamental.

El Plan Nacional de Desarrollo 2007-2012 señala como objetivo respecto de la construcción y la vivienda “*Ampliar el acceso al financiamiento para la vivienda de los segmentos de la población más desfavorecidos así como emprender proyectos de construcción en un contexto de desarrollo ordenado, racional y sustentable de los asentamientos humanos*”. Asimismo señala como estrategias: Ampliar la cobertura de atención y las opciones de financiamiento de la vivienda y la construcción, incrementar la disponibilidad de suelo apto para el desarrollo económico y para la construcción de vivienda, mejorar la utilización de la infraestructura urbana y el equipamiento existente, consolidar el Sistema Nacional de Vivienda, generar un mayor dinamismo de la vivienda seminueva y usada y desarrollar un mercado eficiente de la vivienda en renta, y promover el mejoramiento de la vivienda existente y la vivienda progresiva para la población de menores ingresos.

#### **EL PROGRAMA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA 2007-2012<sup>8</sup>**

El Programa establece los objetivos, estrategias, metas y acciones para aumentar la cobertura, calidad y competitividad de la infraestructura del país y deriva del Plan Nacional de Desarrollo 2007-2012. Este Programa considera los sectores de comunicaciones y transportes, agua y energía. Marca varios escenarios probables, desde un escenario inercial con una inversión del 2.0-3.0% del PIB con recursos decrecientes debido a la disminución de los recursos petroleros y la presión del gasto en otros rubros; un escenario base con inversión del 3.0-4.5% del PIB que supone que más de la mitad de los recursos provenientes de la Reforma Hacendaria propuesta al Congreso se destinarían a infraestructura, y un escenario sobresaliente con un aumento significativo en los recursos públicos y privados para inversión en infraestructura como resultado de reformas estructurales lo que supondría inversión de 4.5-6.0% del PIB.

**TABLA 3. ESCENARIOS DE INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA 2007-2012  
(EN MILES DE MILLONES DE PESOS)**

<b>SECTOR</b>	<b>INERCIAL</b>	<b>BASE</b>	<b>SOBRESALIENTE</b>
Carreteras	157	287	411
Ferrocarriles	32	49	92
Puertos	45	71	109
Aeropuertos	17	59	78
Telecomunicaciones	276	283	293
Agua potable y saneamiento	105	154	183

8 Programa Nacional de Infraestructura 2007-2012. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. México. 2007.



Hidroagrícola y control de inundaciones	30	48	65
Electricidad	231	380	512
Producción de hidrocarburos	605	822	1,071
Refinación, gas y petroquímica	184	379	558
<b>Total</b>	<b>1,682</b>	<b>2,532</b>	<b>3,372</b>

Respecto de la infraestructura carretera<sup>9</sup>, para 2006 México tenía 107.9 mil kilómetros de carreteras y 122.8 mil km con cuatro carriles con casi 1,000 km de carreteras nuevas o modernizadas en las que se transportaban 445 millones de toneladas de carga. La red carretera estaba formada por 48.5 mil km de carreteras federales (14%), 163.5 mil km (46%) de caminos rurales, 71 mil km de alimentadoras (20%) y 72.9 mil km de brechas (20%).

Para 2012 se pretendía construir o modernizar más de 17 mil km de carreteras y caminos rurales, incluyendo 12,500 que corresponden a la terminación de 100 proyectos carreteros completos. También incrementar de 72 a 90% la red carretera federal que opera en buenas condiciones conforme a estándares internacionales.

A raíz de los eventos del 2007 en los mercados financieros internacionales se deterioraron significativamente las expectativas de crecimiento global, especialmente en Estados Unidos. Las condiciones del entorno internacional impactaron a la economía mexicana; las exportaciones disminuyeron, así como las remesas enviadas por los inmigrantes, el turismo y la inversión extranjera directa; la disponibilidad de financiamiento en los mercados internacionales también sufrió un ajuste importante. La paridad cambiaria llevó el peso mexicano hasta casi \$15.00<sup>10</sup> por dólar con rumores de que llegaba a \$20.00<sup>11</sup>; también disminuyeron los precios del petróleo<sup>12</sup>. Con las modificaciones del escenario macroeconómico, se revisaron las perspectivas del crecimiento económico del país y se planteó la necesidad de ajustes en el presupuesto<sup>13</sup>.

Como respuesta del gobierno federal ante la crisis, se retomaron añejas medidas económicas: generar un mayor gasto público, mejorar las condiciones de financiamiento de los sectores económicamente prioritarios, invertir en obra pública para reactivar la economía, lo que propicia una importante derrama económica regional y la tan esperada creación de empleos; para lo anterior se instrumentó el siguiente Programa:

9. [www.presidencia.gob.mx](http://www.presidencia.gob.mx) Programas del Gobierno Federal. Infraestructura Carretera. 1 abril 2008.

10. [www.inegi.org.mx](http://www.inegi.org.mx). En febrero de 2009, el tipo de cambio alcanzó \$14.9275 pesos por dólar. Accesada el 3 de julio de 2009

11. El 31 de julio de 2009, la cotización del peso al menudeo estaba en \$12.90 a la compra y \$13.35 a la venta. Periódico Reforma. Negocios.

12. [www.inegi.org.mx](http://www.inegi.org.mx). El 31 de julio la mezcla mexicana se cotizaba en \$64.51 dólares el barril y el West Texas en \$66.94 cuando el petróleo Olmeca llegó a cotizarse en \$135.32 dólares por barril y el Istmo en \$131.57 en junio de 2008.

13. [www.cnnexpansion.com/obras](http://www.cnnexpansion.com/obras). La sal y la pimienta de la construcción. 25 noviembre 2008.

**PROGRAMA PARA IMPULSAR EL CRECIMIENTO Y EL EMPLEO<sup>14</sup>**

Entre otros aspectos, se enfocó principalmente en el Programa de Gasto en Infraestructura con un aumento de 65.1 miles de millones de pesos que incluye el inicio de una refinería de PEMEX y un Programa de Apoyo Financiero y a la Infraestructura para impulsar la construcción y la vivienda, incluyendo el financiamiento para el transporte urbano.

**TABLA 4. PROGRAMA DE GASTO ADICIONAL (EN MILLONES DE PESOS)**

Infraestructura de la Comisión Federal de Electricidad	\$ 4,000
Mantenimiento en PEMEX	\$ 6,000
Infraestructura en Seguridad Pública y Nacional	\$ 5,500
Vivienda	\$ 1,000
Infraestructura Educativa	\$ 6,000
Infraestructura Deportiva	\$ 1,000
Infraestructura Hospitalaria	\$ 4,500
Infraestructura Hidrogrícola y de Riego	\$ 3,000
Infraestructura Turística	\$ 500
Infraestructura Carretera	\$10,700
Infraestructura para aumentar la productividad en el campo	\$ 5,750
Infraestructura Urbana (Fondo Metropolitano)	\$ 750
Infraestructura Ferroviaria	\$ 1,650
Fondo PYME (Pequeñas y Medianas Empresas)	\$ 2,000
FONAES (Fondo Nacional de Apoyo a las Empresas de Solidaridad)	\$ 500
Sistema Nacional del Empleo	\$ 250
<b>TOTAL</b>	<b>\$53,100</b>

14. Programa para Impulsar el Crecimiento y el Empleo. Secretaría de Hacienda y Crédito Público. Octubre 2008.

En cuanto a la infraestructura, el gobierno pensaba dar créditos con el capital de BANOBRAS (Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos S.N.C.<sup>15, 16</sup>) hasta por \$30 mil millones de pesos, nuevas inversiones en infraestructura por \$125 mil millones de pesos que contemplaban carreteras, transporte urbano y agua y hasta \$40 mil millones de pesos para financiamiento a la vivienda por conducto de la Sociedad Hipotecaria Federal.

En este contexto, se generó el Programa de Apoyo Federal al Transporte masivo para apoyar soluciones integrales al transporte urbano en las principales ciudades del país. Los proyectos deberían ser enfocados al desarrollo sustentable, contar con inversión privada y ser parte de los Planes de Desarrollo Urbano de las ciudades. Las inversiones podrían ser recuperables o a fondo perdido. Se identificaron 23 proyectos por 85 mil millones de pesos.

Asimismo se plantearon medidas para promover el desarrollo de la Infraestructura: Permitir la adjudicación directa de estudios para ciertos proyectos cuando el costo de los mismos sea de 5% o menos de la inversión, posibilitar que haya menos litigios por inconformidades en los procesos de licitación, autorizar la participación de empresas que elaboren estudios y permitir la recepción y adquisición de estudios propuestos por el sector privado para la realización de proyectos de infraestructura.

El Gobierno del Distrito Federal también elaboró un Programa Emergente para la Reactivación Económica y del Empleo en el Distrito federal con características similares al Programa Federal. Respecto de la Obra Pública, se enlistaron una serie de obras para ser realizadas: remodelación, rehabilitación y ampliación de hospitales públicos, la construcción de siete preparatorias, diferentes obras viales, el Programa multianual de rehabilitación de trenes, plantas de bombeo, agua para la Delegación Iztapalapa y obras hidráulicas diversas, mejoramiento de la imagen urbana, obras de suelo en conservación, inversiones en los bosques urbanos de San Juan de Aragón y Chapultepec.

## LO QUE SE HA HECHO Y LO QUE NO SE HA HECHO

Con base en los Planes y Programas anteriormente revisado, se constataron las siguientes acciones:

Dentro del Programa Federal de Apoyo al Transporte Masivo, y en coordinación con los gobiernos del Estado de México y del Distrito Federal, se construirán una serie de trenes que conecten a la Ciudad de México con el área conurbada. El Tren Suburbano tendrá tres sistemas: Sistema 1.- de Buenavista a Cuautitlán con 27 km con una inversión de 12,500 millones de pesos (puesto en

15. [www.banobras.org.mx](http://www.banobras.org.mx) BANOBRAS es el Banco de Desarrollo del Estado mexicano Banobras otorga financiamiento y asistencia técnica para proyectos de infraestructura o servicios públicos que las administraciones estatales y municipales o sus respectivas entidades decidan llevar a cabo por cuenta propia o a través de concesiones, permisos o contratos de operación con empresas privadas tales como: Agua, alcantarillado y saneamiento, carreteras, vialidades, puentes y obras de urbanización, adquisición y habilitación del suelo, adquisición de vehículos, maquinaria y equipo, equipamiento e imagen urbana, proyectos de generación y ahorro de energía, catastro y Registro Público de la Propiedad y el Comercio.

16. S.N.C. Sociedad Nacional de Crédito

marcha desde 2008)<sup>17</sup>, el Sistema 2 de Jardines de Morelos en Ecatepec, a Martín Carrera en la Delegación Gustavo A. Madero (para 2012) y el Sistema 3 que unirá Chalco con Los Reyes, La Paz (para 2010)<sup>18</sup>.

Se han licitado varios paquetes carreteros, uno en el noroeste del país que consta de 79 km de carreteras, libramiento ferroviario en la ciudad de Reynosa y un nuevo puente de ferrocarril hacia Brownsville, Texas. Otros paquetes son en Baja California, Hidalgo, Sinaloa, Guanajuato, Coahuila, Chihuahua y Nayarit. La SCT (Secretaría de Comunicaciones y Transportes) anunció en mayo del 2009 avance del 70% del Programa Carretero.

18 de julio de 2009 el Presidente Calderón informó que en el primer semestre de 2009 se otorgaron más de 570 mil financiamientos y subsidios para la vivienda, de los cuales el Gobierno Federal impulsó el 90%<sup>19</sup>.

Se puso en marcha el Programa de Empleo Temporal<sup>20</sup>.

Sin embargo persisten los problemas en el Sector de la Construcción:

El decrecimiento del Sector para 2009 se estima en -8.8% . El Gobierno tiene problemas de recaudación por lo que las inversiones anunciadas en los Planes y Programas no se ve suficientemente cristalizada. La SCT ha retardado la asignación de recursos para los proyectos del Programa Nacional de Infraestructura para el año en curso por lo que estos no se llevan a cabo conforme a lo planeado. Debido a lo anterior y a la falta de liquidez en el mercado mundial, y de acuerdo con proyecciones la CMIC (Cámara Mexicana de la Industria de la Construcción), este año se perderán 249,000 empleos en el Sector<sup>22</sup>.

La inversión privada en infraestructura fluye de manera muy lenta debido a que los proyectos necesitan tener un tamaño viable y un retorno de la inversión factible. Adicionalmente, y de acuerdo con el BID (Banco Interamericano para el Desarrollo) los proyectos de infraestructura con más posibilidades de captar el interés de los inversionistas son aquellos de corto y mediano plazo que plantean el refinanciamiento del riesgo en la fase final. Cabe hacer notar que las tasas y los márgenes tienen que ser semejantes a los de los proyectos de Estados Unidos, Brasil, Chile y otras partes del mundo<sup>23</sup>.

---

17 [www.cnnexpansion.com](http://www.cnnexpansion.com). Tren suburbano inicia pruebas en el DF. 4 diciembre 2007.

18 [www.presidencia.gob.mx](http://www.presidencia.gob.mx). Programas del Gobierno Federal. Tren Suburbano. 3 abril 2008

19. [www.sapiensa.org/sintesis](http://www.sapiensa.org/sintesis). Sector vivienda fundamental para la generación de empleos. Presidente Calderón.

20. [www.presidencia.gob.mx](http://www.presidencia.gob.mx). Programa de empleo temporal. 21 marzo 2008.

21. Presenta Construcción Balance Negativo. Periódico Milenio. 13 julio 2009. Con datos de la CMIC (Cámara Mexicana de la Industria de la Construcción).

22. Martínez Peña, Roberto. Retarda SCT asignación de recursos. Periódico El Economista. México 17 julio 2009.

23. Revista Obras. Se venden proyectos de Infraestructura. 17 junio 2008

## CONCLUSIONES

México tiene una buena imagen internacional. Los estudios de competitividad señalan los logros alcanzados, sin embargo, el desarrollo en México ha sido evidentemente insuficiente, seguimos siendo un país con altos índices de pobreza, mismos que se han acentuado a causa de la crisis financiera internacional. En el aspecto social, el progreso económico derivado de los programas dirigidos a la población de menores ingresos en los dos sexenios anteriores, actualmente no generan riqueza sino que apenas ayuda a la supervivencia de los beneficiados.

En lo referente a la infraestructura nacional, una buena red de alta calidad es motor fundamental de la competitividad, impacta de manera significativa en el crecimiento económico y ayuda a reducir las desigualdades en los ingresos y la pobreza de diferentes maneras. Una red eficiente de infraestructura de comunicaciones y transportes es requisito para el funcionamiento de los mercados, para el crecimiento de las exportaciones así como para que las comunidades aisladas puedan participar en las actividades económicas y los servicios de educación y de salud puedan llegar a ellas. Un factor definitivo que marca la diferencia entre países de alto y bajo crecimiento es la infraestructura en todas sus vertientes.

Si bien la planeación del gobierno reconoce lo anteriormente expuesto, la disminución de los ingresos por la baja en los precios del petróleo y en las exportaciones, así como la insuficiente recaudación fiscal y el impacto de la crisis financiera mundial han dificultado la inversión en infraestructura. Restricciones adicionales son la gran cantidad de obstáculos que subraya el Plan Nacional de Desarrollo 2007-2012 en cuanto a los procesos de planeación y evaluación de los proyectos, su presupuestación, contratación y ejecución para que sean de mayor rentabilidad social y económica, y para disminuir los retrasos y los sobrecostos consecuentes.

Para superar la crisis el sector de la construcción y la vivienda tendrán que tomar medidas adicionales a las del gobierno para poder sobrevivir, y aún crecer y generar empleos en un ambiente de restricciones e incertidumbre.

**BIBLIOGRAFÍA**

- México Competitiveness Report 2009. The World Economic Forum
- Mia, Irene, Estrada, Julio y Geiger, Thierry. Benchmarking "National Attractiveness for Private Investment in Latin American Infrastructure". World Economic Forum. 2007.
- Michael E. Porter, Harvard University, Klaus Schwab World Economic Forum. The Global Competitiveness Report 2008-2009.
- Paródico El Economista. Martínez Peña, Roberto. Retarda SCT asignación de recursos. México 17 julio 2009.
- Periódico Milenio. 13 julio 2009. Presenta Construcción Balance Negativo.
- Plan Nacional de Desarrollo 2007-2012. Presidencia de la República. 2007.
- Programa de Empleo Temporal 21 marzo 2008.
- Programa Emergente para la Reactivación Económica y del Empleo. Presidencia de la República. 2008.
- Programa Emergente para la Reactivación Económica y del Empleo del Distrito Federal. 2008
- Programa Nacional de Infraestructura 2007-2012. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. México. 2007.
- Revista Expansión. Galarza, Ricardo G. y García de León, Verónica. Ante la crisis Calderón Invierte. 02 diciembre 2008.
- Revista Obras. Se venden proyectos de Infraestructura. 17 junio 2008.

**PÁGINAS WEB**

- [http://es.wikipedia.org/wiki/Crisis\\_hipotecaria\\_de\\_2007](http://es.wikipedia.org/wiki/Crisis_hipotecaria_de_2007) Crisis hipotecaria de 2007. Wikipedia.
- [www.banobras.org.mx](http://www.banobras.org.mx)
- [www.banxico.gob.mx](http://www.banxico.gob.mx). Glosario.
- [www.banxico.gob.mx](http://www.banxico.gob.mx). Glosario de Información Financiera.
- [www.cnnexpansion.com](http://www.cnnexpansion.com).
- [www.cnnexpansion.com/obras](http://www.cnnexpansion.com/obras). La sal y la pimienta de la construcción. 25 noviembre 2008.
- [www.presidencia.gob.mx](http://www.presidencia.gob.mx).
- [www.sapiensa.org/sintesis](http://www.sapiensa.org/sintesis). Sector vivienda fundamental para la generación de empleos. Presidente Calderón.
- [www.sapiensa.org/sintesis](http://www.sapiensa.org/sintesis). Construcción no puede amortiguar la economía
- [www.weforum.org](http://www.weforum.org).