



Volumen 2

Infraestructura es desarrollo y bienestar



**Cámara Mexicana de la
Industria de la Construcción**

Colección de Diagnósticos y Propuestas para una Política de Estado en Infraestructura



**Cámara Mexicana de la
Industria de la Construcción**



Este documento fue elaborado por Servicios de Información Estratégica, S.C., a solicitud de la Cámara Mexicana de la Industria de la Construcción (CMIC).

Se prohíbe, salvo excepción prevista en la ley, la modificación, comercialización y/o reproducción total o parcial del contenido por cualquier medio.

Ciudad de México. Marzo de 2026.

Derechos reservados Cámara Mexicana de la Industria de la Construcción.

Presentación

Mtro. Luis Rafael Méndez Jaled
Presidente Nacional de la CMIC

La infraestructura logística, de comunicaciones y transportes impacta de manera directa en el desarrollo del país y en la calidad de vida de la población. Se trata de un componente esencial para la actividad productiva, ya que permite articular los mercados internos, fortalecer la competitividad de las empresas y facilitar la integración del país a las cadenas globales de valor.

Sistemas eficientes de transporte y conectividad reducen costos logísticos, incrementan la productividad y generan certidumbre para la inversión, al tiempo que impulsan la actividad de sectores estratégicos como la industria, el comercio, el turismo y la agroindustria. Además, la infraestructura moderna bien planificada detona empleos directos e indirectos, promueve el desarrollo regional equilibrado y contribuye a cerrar brechas entre distintas zonas del territorio nacional.

Desde la perspectiva social, una infraestructura adecuada de comunicaciones y transportes mejora el acceso de la población a servicios básicos, educación, salud y oportunidades laborales, fortaleciendo la cohesión social y la inclusión.

La conectividad física y digital reduce desigualdades territoriales, integra comunidades rurales y urbanas, y mejora la seguridad y calidad de vida de las personas mediante traslados más seguros, rápidos y sostenibles.

Por todo ello, para la Cámara Mexicana de la Industria de la Construcción (CMIC) el fortalecimiento de la infraestructura logística, de comunicaciones y transportes representa una prioridad estratégica en la agenda nacional de políticas públicas.

Con esa convicción, la CMIC ha recogido las aportaciones de funcionarios públicos de los tres niveles de gobierno, legisladores federales y locales, especialistas, representantes del sector financiero, académicos, empresarios y constructores afiliados a nuestra cámara, para integrar un diagnóstico riguroso y actualizado de los principales retos que enfrenta el país en esta materia, acompañado de una propuesta integral de política pública orientada a fortalecer la planeación, la inversión y la ejecución de proyectos de infraestructura estratégica, los cuales están contenidos en esta obra.

Nuestra propuesta incluye potenciar el Plan de Inversión en Infraestructura para el Desarrollo con Bienestar 2026-2030 porque abre valiosas oportunidades para impulsar la infraestructura que el país necesita, con esquemas de inversión mixta, bajo criterios de transparencia, legalidad y compromiso social. Hoy, la colaboración entre los sectores público y privado es más necesaria que nunca.

Con este texto, la CMIC refrenda su papel como un referente técnico y propositivo en el análisis de los grandes temas nacionales, revalorando la función de la industria de la construcción como motor del desarrollo económico, la competitividad y el bienestar social de México.

La Comisión Ejecutiva, el Consejo Directivo y el Consejo Consultivo de la Cámara Mexicana de la Industria de la Construcción, con presencia en todo el territorio nacional, continuaremos impulsando la elaboración de diagnósticos objetivos, realistas y actualizados, así como propuestas de política pública de infraestructura, con el propósito de seguir contribuyendo a la construcción de un México más competitivo, más integrado y más justo.



Conclusiones de la Reunión Nacional de Infraestructura

Colaboración estratégica
entre los sectores público y privado



**Cámara Mexicana de la
Industria de la Construcción**

Programa de la Reunión Nacional de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes

Hermosillo, Sonora, 14 de octubre de 2025

Ceremonia de inauguración

Lic. Adrián Camou Loera

Presidente de la CMIC, Delegación Sonora

Ing. Jorge Alberto Aguirre Robles

Vicepresidente Ejecutivo de Infraestructura de Comunicaciones de la CMIC

Mtro. Luis Rafael Méndez Jaled

Presidente Nacional de la CMIC

Ing. Juan Carlos Fuentes Orrala

Subsecretario de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes

Dr. Francisco Alfonso Durazo Montaña

Gobernador del Estado de Sonora

Temas y expositores

Inversión en Infraestructura: El gran desafío para impulsar a México

Ing. Juan Carlos Fuentes Orrala

Subsecretario de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes

Mtro. Luis Rafael Méndez Jaled

Presidente Nacional de la CMIC

Dr. Alfonso Durazo Montaña

Gobernador del Estado de Sonora

Ing. Jorge Alberto Aguirre Robles

Vicepresidente Ejecutivo de Infraestructura de Comunicaciones de la CMIC

Panel 1

Desarrollo de infraestructura regional

Ing. Juan Manuel Mares Reyes

Director Ejecutivo de Desarrollo Técnico de la SICT

Arq. José Rafael Lora Díaz

Secretario de Obras Públicas del Gobierno del Estado de Quintana Roo

Ing. Alejandra Castro Valencia

Secretaría de Infraestructura y Desarrollo Urbano, Gobierno del Estado de Sonora

Mtro. Mauricio Márquez Corona

Miembro de la Junta de Gobierno y Vicepresidente del Subsistema de Información Económica del Instituto Nacional de Estadística y Geografía

Mtro. Jorge Ignacio Cháñez Peña

Secretario de Comunicaciones y Obras Públicas del Gobierno del Estado de Chihuahua

Ing. Quel Galván Pelayo

Vicepresidente Ejecutivo de Desarrollo Empresarial en Infraestructura Privada de la CMIC

Programa de la Reunión Nacional de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes

Hermosillo, Sonora, 14 de octubre de 2025

Panel 2

La infraestructura en la agenda legislativa

Sen. Heriberto Marcelo Aguilar Castillo

Secretario de la Comisión Ordinaria de Comunicaciones y Transportes del Senado de la República

Dip. Omar Francisco del Valle Colosio

Presidente de la Comisión del Agua del Congreso del Estado de Sonora

Sen. Lorenia Iveth Valles Sampedro

Presidenta de la Comisión de Minería del Senado de la República

Ing. Jorge Alberto Aguirre Robles

Vicepresidente Ejecutivo de Infraestructura de Comunicaciones de la CMIC

Panel 3

La infraestructura ferroviaria

Mtro. Salvador Medina Ramírez

Director General de Planeación y Proyectos de Transporte Público de ARTF

Sen. Heriberto Marcelo Aguilar Castillo

Secretario de la Comisión Ordinaria de Comunicaciones y Transportes del Senado de la República

Ing. Juan Carlos Hernández

Subdirector de Planeación y Presupuesto de Ferromex

Lic. Francisco Fabila Rubio

Presidente de la Asociación Mexicana de Ferrocarriles

Mtro. Oscar Augusto del Cueto Cuevas

Presidente y Representante Ejecutivo de CPKC de México

M.I. Luis Armando Díaz Infante Chapa

Secretario Nacional de la CMIC

Panel 4

Desarrollo de infraestructura con modelos de inversión mixta

Lic. Roberto Lazzeri Montaña

Director General de Nacional Financiera

Mtro. Manuel Domínguez Ruiz

Director de Autopistas de Marhnos

Mtro. Luis de la Fuente Morales

Director General del Banco Multiva

Lic. Adrián Comou Loera

Presidente de la CMIC, Delegación Sonora

Conclusiones y clausura

Ing. Jorge Alberto Aguirre Robles

Vicepresidente Ejecutivo de Infraestructura de Comunicaciones de la CMIC

Mtro. Luis Rafael Méndez Jaled

Presidente Nacional de la CMIC

Conclusiones de la Reunión Nacional de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes

El 14 de octubre de 2025 en Hermosillo, Sonora se llevó a cabo la Reunión Nacional de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes convocada por la CMIC. En este encuentro se dieron cita funcionarios públicos, legisladores, representantes de empresas líderes y constructores de todo el país, quienes compartieron su visión y propuestas sobre la infraestructura logística, de comunicaciones y transportes. Las principales aportaciones y conclusiones de esta reunión se presentan a continuación.

Principales conclusiones

Desarrollo de infraestructura carretera en México

El subsecretario de infraestructura y los panelistas destacaron el desarrollo de la infraestructura carretera y su importancia para el transporte y la movilidad en México. Se mencionó que el sistema carretero federal está integrado por 15 corredores troncales y que la red carretera mueve el 58% de la carga nacional y el 94% de los pasajeros. También se enfatizó la importancia de considerar aspectos como la demanda del tránsito, la intermodalidad, la calidad del servicio y la sostenibilidad en los proyectos de carreteras, además de abordar la seguridad vial y la gestión del tránsito durante las obras.





Plan Estratégico de Infraestructura de Sonora

Alejandra Castro presentó el Plan Estratégico de infraestructura de Sonora, destacando la modernización del puerto de Guaymas con una inversión de más de 3.500 millones de pesos en 13 frentes de obra, y el proyecto de carretera Guaymas-Chihuahua que mejorará la conectividad oriente-poniente del país. Se mencionaron otros proyectos importantes como la reubicación de vías férreas en Nogales, la modernización de puertos fronterizos en San Luis Río Colorado y Agua Prieta, y la ampliación de carreteras estratégicas con una inversión proyectada de más de 400 millones de pesos para 2026. La secretaria enfatizó que estos proyectos buscan fortalecer la conectividad, la competitividad económica y el desarrollo regional de Sonora a través de la colaboración entre el gobierno estatal, federal y el sector privado.

Infraestructura carretera del estado de Chihuahua

El secretario de Comunicaciones y Obras Públicas del Gobierno del Estado de Chihuahua presentó una visión integral de la infraestructura carretera del estado, destacando una inversión de 6,500 millones de pesos que ha resultado en 3,063 kilómetros de carreteras rehabilitadas y reconstruidas. Se explicó la estrategia de regionalización del estado con 8 residencias equipadas y 70 especialistas distribuidos en diferentes regiones, así como el programa "Caminos" que ha rehabilitado 344 caminos alimentadores con un total de 1,000 kilómetros. El secretario también presentó el Corredor Comercial Cuauhtémoc como un proyecto emblemático de 32 kilómetros que ha generado un corredor de comercio, y destacó la importancia de la coordinación entre los tres órdenes de gobierno para mejorar la conectividad regional.

Estrategia de infracupuntura de Quintana Roo

El Secretario de Obras Públicas del Gobierno del Estado de Quintana Roo, presentó la estrategia de "infracupuntura" como una metodología innovadora de obra pública que consiste en realizar intervenciones selectas y precisas en puntos críticos del territorio para resolver problemáticas cotidianas y reducir desigualdades. Se destacaron varios casos de éxito incluyendo la cobertura de domos escolares, la transformación de la zona costera de Calderitas, y la modernización de infraestructura deportiva en Cancún.



Plataforma de infraestructura pública del INEGI

El representante del INEGI presentó un proyecto de plataforma de infraestructura pública desarrollado por el INEGI. La plataforma integra información sobre infraestructura del país de diferentes fuentes en un catálogo de 20 temas distribuidos en cerca de 100 categorías y 400 objetos, entre los que destaca el sector transporte por su gran relevancia. Como ejemplo específico, se mostró un proyecto en Sonora que identificó 1,119 kilómetros cuadrados destinados a canchas deportivas usando imágenes de satélite, y el prototipo está siendo compartido con las unidades del Estado.

La infraestructura en la agenda legislativa

Con aportaciones del senador Heriberto Aguilar Castillo, la senadora Lorenia Valles Sampedro y el diputado Omar del Valle Colosio, teniendo como moderador al ingeniero Jorge Alberto Aguirre Robles, vicepresidente ejecutivo de infraestructura de la CMIC, la discusión de este panel se enfocó en cómo el sector de la construcción puede colaborar mejor con el trabajo legislativo para implementar nuevos mecanismos de obra pública y privada.

Desafíos de infraestructura y proyectos hidráulicos

El representante del Congreso del Estado de Sonora discutió los principales desafíos de infraestructura del estado, incluyendo problemas de financiamiento y sostenibilidad. Destacó que Sonora es el segundo estado territorialmente más grande del país con 3 millones de habitantes concentrados en 12 de 72 municipios. Enfatizó la necesidad crítica de brindar certeza hídrica a la población, debido a las sequías severas que han afectado al estado. El Congreso está apoyando al Gobierno del Estado en el desarrollo del plan hídrico estatal a 30 años, que busca mejorar la gestión del agua y tecnificar los distritos de riego del valle del Yaqui y del Mayo con más de 6,500 millones de pesos del Plan Nacional Hídrico.

Infraestructura sostenible en Sonora

El diputado del Valle Colosio presentó una agenda para mejorar la infraestructura sostenible en Sonora, incluyendo reformas a la ley de presupuesto estatal para requerir anexos climáticos que detallen inversiones en mitigación y adaptación al cambio climático. Se discutieron modificaciones necesarias a la Ley de Aguas del Estado para alinearse con la Agenda 2030, así como la reforma de la Ley de Deuda Pública para requerir análisis de costo-beneficio y estudios de impacto ambiental en proyectos de infraestructura financiados con deuda pública. El diputado también propuso incorporar el Plan Estatal Hídrico al marco legal de planeación y modernizar leyes de ordenamiento territorial, vivienda y economía circular para promover un desarrollo más sostenible.

Política de infraestructura pública

El panel de invitados discutió la importancia de la política de infraestructura como eje para el desarrollo con bienestar social, mencionando reformas como la del artículo 28 constitucional para retomar la rectoría de las vías férreas e impulsar nuevamente los trenes de pasajeros. Se habló sobre la reforma a la Ley de Obra Pública para establecer mayor certeza jurídica, transparencia y regionalización, con el objetivo de fomentar la participación de ingenierías y proveedores locales. Se destacó la necesidad de una visión integral y estratégica de la infraestructura pública, usando como ejemplo el modelo de Sonora bajo el gobierno del doctor Alfonso Durazo.



Infraestructura en Sonora

Se presentó un resumen de las obras de infraestructura en Sonora, incluyendo la planta fotovoltaica más grande de Latinoamérica, la ampliación del puerto de Guaymas, y el libramiento ferroviario de Nogales-Muriz que incluye un túnel de 2.3 kilómetros de longitud. Se discutió la importancia del Plan México como herramienta fundamental para el desarrollo de la región y la necesidad de inversión mixta para promover el desarrollo económico y el bienestar social. También se abordó la importancia de los trenes pasajeros como infraestructura clave para la conectividad y el desarrollo económico, mencionando que se invertirán más de un billón de pesos en proyectos ferroviarios.

Colaboración entre sectores

El panel sobre infraestructura en la agenda legislativa contó con la participación de senadores y legisladores locales, incluyendo a Lorenia Valle y Heriberto Aguilar. Los participantes destacaron la importancia del tema de infraestructura y la necesidad de la participación empresarial, colegios, cámaras, legisladores y el gobierno para fortalecer el desarrollo integral del país. Se mencionó que la CMIC es la única cámara empresarial en México con capacidad de capacitación a través de sus 44 delegaciones. También se discutió el presupuesto de SICT de 160 mil millones de pesos para 2025.

Infraestructura y competitividad nacional

La producción discutió la importancia de la infraestructura como base para la competitividad, equidad territorial y bienestar social, destacando la necesidad de un marco normativo moderno y sostenible que promueva la inversión pública y privada. Se mencionaron los desafíos actuales como la brecha de infraestructura entre regiones y la necesidad de vincular la infraestructura con los Objetivos de Desarrollo Sostenible. Los panelistas recordaron los puntos del Plan Nacional de Desarrollo sobre la importancia de la infraestructura en transporte, conectividad y logística, y la necesidad de integrar inversiones públicas y privadas según lo establece el artículo 25 de la Constitución.

Ley de infraestructura público-privada

La senadora Lorenia Valles presentó las preocupaciones del sector de la construcción sobre recursos públicos insuficientes y propuso una nueva ley de infraestructura para crear condiciones más favorables. Señaló que el Plan México requiere inversión privada junto con recursos públicos para alcanzar la meta de ser la economía número 10 del mundo. Por su parte, el senador Heriberto Aguilar coincidió en la necesidad de brindar certeza jurídica en contrataciones públicas y propuso operar mesas de trabajo para desarrollar esquemas de inversión mixta (público-privada) destacando que el sector privado está dispuesto a invertir, pero necesita un marco regulatorio claro.

Infraestructura y expansión ferroviaria

En el panel de infraestructura ferroviaria, se destacó que el gobierno federal impulsa una inversión histórica de 1.3 billones de pesos para expandir la infraestructura ferroviaria y crear una red de pasajeros moderna que beneficiará a 49 millones de personas en todo México:

- El proyecto contempla construir nuevas vías dedicadas exclusivamente a pasajeros para no afectar la carga, aprovechando el amplio derecho de vía disponible.

- La expansión se divide en cuatro etapas, iniciando en la Ciudad de México, Pachuca, Querétaro, Saltillo y Nuevo Laredo, con la segunda etapa programada para comenzar el próximo año.
- Salvador Medina explicó que la construcción también genera un efecto multiplicador en empleo local y construcción civil, con actividades que incluyen estaciones, patios y obras complementarias en ciudades conectadas.
- Se enfatizó la integración urbana, pues llegar al centro de las ciudades es clave para el éxito, evitando estaciones periféricas que dificulten el acceso y reduzcan la utilidad del tren.

Crecimiento y modernización del transporte de carga

Grupo México Transportes invirtió 580 millones de dólares en 2025 para mantenimiento, ampliación de vías y compra de equipo, incluyendo la adquisición de 60 locomotoras nuevas para mejorar eficiencia y capacidad operativa:

- Juan Carlos Hernández destacó que más del 60% de esta inversión está vinculada a obra civil, beneficiando directamente a la industria de la construcción con proyectos de puentes, túneles y vías.
- La compra de 30 locomotoras adicionales en 2024 y 30 más en 2026 incrementará la fuerza de arrastre en un 20%, permitiendo trenes con hasta 150 vagones.
- Se implementaron procesos de construcción express en menos de seis meses para obras que usualmente tomarían hasta año y medio, como mejoras en Guadalajara y en el túnel de Acotzingo, sin detener la operación ferroviaria.
- Se promueve la co-inversión con el gobierno federal, dedicando el 15% de las inversiones a proyectos conjuntos que fortalecen la red de carga y servicios de pasajeros.

Política y seguridad ferroviaria

Se establecen metas ambiciosas para duplicar el servicio de carga y recuperar el transporte de pasajeros, con un marco legal reforzado que prioriza el servicio ferroviario y permite convivencia entre carga y pasajeros:

- Salvador Medina señaló que la prioridad es operar bajo esquemas mixtos que garanticen seguridad y eficiencia, con planes a largo plazo que contemplan hasta 30-40 años de desarrollo y crecimiento.
- La nueva normatividad y capacitación apuntan a un cambio generacional en operadores, que requiere formar cientos o miles de técnicos especializados para operar y mantener la red de pasajeros.
- Se desarrollan programas para mejorar la seguridad vial en cruces ferroviarios, incluyendo pasos superiores en Ciudad Juárez y Tepic con inversiones cercanas a 300 millones de pesos, y el libramiento de Celaya con 5,600 millones de pesos inaugurado en septiembre.
- La política busca reducir accidentes y mejorar la convivencia urbana, protegiendo comunidades y asegurando la continuidad del transporte de carga y pasajeros.



Digitalización y tecnología para la eficiencia operativa

La digitalización y el uso de inteligencia artificial están modernizando la operación ferroviaria, incrementando la capacidad y reduciendo tiempos en procesos clave:

- Francisco Favila explicó que la automatización con RFID y cámaras ha reducido el registro de trenes y camiones de minutos u horas a segundos, mejorando la eficiencia logística.
- La inteligencia artificial ayuda a optimizar la formación de trenes en patios con menores movimientos, aumentando la capacidad operativa y reduciendo costos.
- Estas tecnologías respaldan la integración intermodal en Norteamérica, facilitando la conexión entre México, Estados Unidos y Canadá con procesos regulados y homologados.
- El sector ferroviario mexicano aprovecha estas herramientas para mantener un crecimiento constante y responder a la demanda logística nacional e internacional.

Competitividad y sustentabilidad del ferrocarril

El ferrocarril representa el 26% de la carga terrestre en México, un crecimiento significativo desde el 12% hace 27 años, y se posiciona como un aliado clave para reducir emisiones y congestión vial:

- La Asociación Mexicana de Ferrocarriles destaca que el ferrocarril emite un 80% menos de CO2 que el autotransporte, con beneficios directos en costos logísticos y mantenimiento vial para el erario público.
- Se identifican retos para aumentar la participación en puertos, donde actualmente la carga ferroviaria no supera el 20-30%, con una meta de superar el 50% a futuro.
- Las políticas públicas buscan equiparar condiciones entre ferrocarril y autotransporte, enfrentando diferencias como el diésel un 55% más caro en México y sobrecargas frecuentes que dañan carreteras (01:15:37).
- La seguridad y el estado de derecho son desafíos críticos para mantener la fluidez y competitividad, enfrentando robo, vandalismo y bloqueos que afectan la eficiencia y costos.

Impacto regional y desarrollo local

Los proyectos ferroviarios impulsan oportunidades económicas y sociales en regiones específicas, reconectando comunidades y facilitando el desarrollo urbano:

- La red contempla estaciones en comunidades pequeñas, como Lampazos con 2,500 habitantes, que recibirán servicios diarios para mejorar movilidad y oportunidades.
- Gobiernos locales colaboran para integrar estaciones con parques industriales y zonas urbanas, comprometiéndose a desarrollar vialidades y transporte público complementario.
- En Sonora, Grupo México Transportes trabaja con autoridades estatales y portuarias para fortalecer corredores de carga y aprovechar el potencial regional con proyectos como el nuevo puerto de Guaymas.
- Se busca evitar que trenes de pasajeros se conviertan en sistemas urbanos tipo metro, manteniendo su vocación de larga distancia y combinándolos con trenes ligeros en ciudades como Monterrey para servicios locales.

Propuestas específicas

Salvador Medina Ramírez

- Continuar desarrollando esquemas operativos mixtos seguros y eficientes para convivencia de carga y pasajeros, incluyendo construcción de nuevas vías donde el derecho de vía es insuficiente.
- Promover formación de recursos humanos especializados en transporte ferroviario de pasajeros y operación segura para cubrir la demanda creciente.

Juan Carlos Hernández Aguirre

- Seguir ampliando patios, vías y desarrollando terminales intermodales para incrementar capacidad ferroviaria y desplazar carga de carretera al tren.
- Mantener colaboración constante con gobierno federal para asegurar compatibilidad y convivencia adecuada entre proyectos ferroviarios de carga y pasajeros.

Francisco Favila Rubio

- Implementar y promover tecnologías de digitalización e inteligencia artificial para optimizar operación, seguridad y logística intermodal ferroviaria-
- Impulsar políticas públicas que reduzcan costos y mejoren condiciones competitivas frente al transporte carretero, incluyendo fiscalización y regulación en cruces fronterizos.

Instituto Tecnológico de la Construcción (CMIC)

- Promover la ampliación e impulso de programas educativos especializados en vías férreas para formar nuevos cuadros técnicos en el sector ferroviario.



Introducción

Infraestructura para un México integrado, competitivo y próspero

La infraestructura logística, de comunicaciones y transportes comprende el conjunto de sistemas físicos, tecnológicos y operativos que permiten el movimiento eficiente de personas, bienes, información y servicios a lo largo del territorio nacional y hacia el exterior del país.

Incluye redes de transporte carretero, ferroviario, portuario, aeroportuario y multimodal; plataformas y centros logísticos para el almacenamiento, distribución y gestión de mercancías; así como infraestructura de comunicaciones físicas y digitales que garantizan la conectividad, la coordinación y la trazabilidad de los flujos económicos y el desplazamiento de personas.

En su conjunto, estos elementos conforman la columna vertebral que articula la actividad productiva, facilita el comercio, fortalece la integración territorial y sostiene el funcionamiento cotidiano de la economía y la sociedad.

Por ello el impacto de este tipo de infraestructura es fundamental para la competitividad, la atracción de inversiones, el crecimiento económico y la generación de empleos. Asimismo, esta infraestructura representa un pilar estratégico para asegurar y mejorar la calidad de vida de la población.

En el caso de México, la infraestructura logística, de comunicaciones y transportes adquiere una relevancia particular debido a la extensión de su territorio, la diversidad geográfica, la concentración desigual de la actividad económica y su posición estratégica en el comercio internacional. Como una de las principales economías de América Latina y un actor clave en las cadenas de suministro de América del Norte, el país depende en gran medida de la eficiencia, confiabilidad y cobertura de sus sistemas de transporte y conectividad para sostener su crecimiento y fortalecer su competitividad global.

Desde una óptica económica, esta infraestructura constituye la base material esencial para la actividad productiva. Las empresas requieren redes de transporte eficientes para movilizar insumos y productos terminados, reducir tiempos de entrega, disminuir costos logísticos y responder con agilidad a los mercados. Una logística moderna y bien articulada permite optimizar inventarios, mejorar la planeación de la producción y elevar la productividad de las empresas, en especial de las pequeñas y medianas. Así, la infraestructura no solo acompaña al crecimiento económico, sino que lo impulsa de manera directa y sostenida.

La infraestructura de comunicaciones y transportes juega un papel complementario cada vez más determinante. Las carreteras, vías férreas, puertos y aeropuertos requieren de inversiones cuantiosas en obra, pero también sistemas de información, telecomunicaciones y tecnologías digitales.

Estos sistemas permitan la gestión eficiente del tránsito, la seguridad, la trazabilidad de mercancías y la coordinación entre distintos actores. En un contexto de transformación digital, la conectividad es un factor clave para la competitividad, ya que posibilita la adopción de tecnologías avanzadas, el comercio electrónico, la integración de plataformas logísticas inteligentes y la mejora de los servicios públicos y privados.

Infraestructura con impacto regional, social y ambiental

El impacto de la infraestructura se extiende también al ámbito regional y territorial. Un sistema de transportes equilibrado y bien distribuido contribuye a reducir las brechas entre regiones, facilitando la integración de zonas rezagadas a los circuitos económicos nacionales e internacionales. La conectividad permite que regiones con alto potencial productivo, pero históricamente aisladas, puedan acceder a mercados, atraer inversiones y generar empleo, lo cual es altamente relevante para la zona sur sureste de México. De esta manera, la infraestructura logística y de transportes se convierte en un instrumento de desarrollo regional y cohesión territorial.

En el plano social, la infraestructura logística, de comunicaciones y transportes incide de manera directa en la calidad de vida de la población. El acceso a caminos seguros, transporte público eficiente y servicios de conectividad reduce tiempos de traslado, mejora el acceso a servicios de salud, educación y empleo, y fortalece la inclusión social. Para millones de personas, la existencia o ausencia de infraestructura adecuada determina sus oportunidades de desarrollo y bienestar.



Adicionalmente, una infraestructura moderna y bien mantenida tiene un impacto significativo en la seguridad vial y la resiliencia de las comunidades. Carreteras en buen estado, sistemas ferroviarios confiables y puertos y aeropuertos con altos estándares operativos reducen riesgos, previenen accidentes y fortalecen la capacidad de respuesta ante emergencias y desastres naturales.

En un país como el nuestro altamente expuesto a fenómenos naturales como sismos, huracanes e inundaciones, la infraestructura resiliente es un componente esencial de la seguridad nacional y la protección de la población.

La infraestructura logística, de comunicaciones y transportes también desempeña un papel clave en la sostenibilidad ambiental. Una planeación adecuada que promueva la intermodalidad, el uso eficiente de los recursos y la incorporación de tecnologías limpias puede reducir emisiones, disminuir la congestión y mitigar impactos ambientales. El fortalecimiento del transporte ferroviario y marítimo, la modernización del transporte público y la adopción de soluciones digitales para la gestión del tránsito son ejemplos de cómo la infraestructura puede contribuir a un desarrollo más sostenible y alineado con los compromisos ambientales del país.

Infraestructura local para el comercio global

En el contexto del comercio exterior, México depende de manera crítica de su infraestructura para aprovechar plenamente los acuerdos comerciales y su integración en las cadenas globales de valor. Los puertos, aeropuertos, cruces fronterizos y corredores logísticos son nodos estratégicos que conectan al país con los principales mercados del mundo. Su eficiencia operativa, capacidad y conectividad determinan la competitividad de las exportaciones, la atracción de inversión extranjera directa y la capacidad del país para responder a cambios en la dinámica del comercio internacional.

Planeación de largo plazo y coordinación institucional

A su vez, la planeación de la infraestructura logística y de transportes requiere una visión integral y de largo plazo. El propósito no debe ser simplemente construir obras, sino diseñar sistemas verdaderamente articulados que consideren la demanda futura, la interconexión entre modos de transporte, la complementariedad con el desarrollo urbano y regional, los estudios beneficio-costos y la sostenibilidad financiera y ambiental. Una infraestructura fragmentada o desarticulada genera ineficiencias, incrementa costos y limita el impacto positivo de la inversión pública y privada.

Bajo esa lógica, la coordinación entre los distintos niveles de gobierno, el sector privado y la sociedad es fundamental. La participación de especialistas, empresas constructoras, operadores logísticos, instituciones financieras y usuarios finales permite enriquecer el diagnóstico de necesidades y diseñar soluciones más eficientes y realistas. La colaboración público-privada fundada en un estricto apego a la legalidad, la transparencia y con enfoque social, representa una valiosa herramienta para ampliar la capacidad de inversión, compartir riesgos y acelerar la ejecución de proyectos estratégicos.

La inversión en infraestructura es crecimiento, competitividad y bienestar

Diversos estudios han acreditado el impacto positivo de la inversión en infraestructura sobre el crecimiento económico, la competitividad y la calidad de vida de la población. Por ello, preocupa que, en un ambiente de aumento consistente del gasto irreductible, debido a pensiones, servicios de la deuda y programas sociales, la inversión pública como proporción del PIB registra una trayectoria descendente durante los últimos años. Ello demanda asegurar que los recursos públicos se canalicen a proyectos de infraestructura de probada rentabilidad social, sólida preparación técnica y estándares de inclusión, resiliencia y sostenibilidad. Exige también promover esquemas de inversión mixta público-privada, como complemento de la inversión pública.

El Plan México otorga una alta prioridad a la infraestructura como motor económico, eje de la conectividad y factor de cohesión social. Dicho plan considera un portafolio significativo de proyectos estratégicos de infraestructura ferroviaria, carretera, aeroportuaria y de puertos, los cuales buscan fortalecer la conectividad interna y con el mundo, modernizar los sistemas de transporte y logística, y expandir la capacidad productiva del país.

Esta agenda de obras, que incluye tanto conservación y mantenimiento como nuevas construcciones, se presenta como un eje para dinamizar la economía, facilitar el comercio y mejorar la calidad de vida de las comunidades a lo largo del territorio nacional.



La industria de la construcción como factor de transformación

El modelo de inversiones mixtas planteado por el Gobierno de México representa una ventana de oportunidad para acelerar el desarrollo de la infraestructura estratégica. Evidentemente, la industria de la construcción juega un papel central en este proceso. A través de su experiencia técnica, capacidad operativa especializada y conocimiento del entorno, contribuye a la ejecución de obras, así como a la planeación, innovación y mejora continua de la infraestructura. La incorporación de nuevas tecnologías constructivas, materiales más eficientes y prácticas ambientalmente sostenible fortalece la calidad y durabilidad de los proyectos, maximizando su impacto económico y social.

Asimismo, la evaluación constante del desempeño de la infraestructura es un elemento indispensable. Medir indicadores estratégicos, tales como tiempos de traslado, costos logísticos, niveles de servicio, seguridad y huella ambiental permite identificar áreas de oportunidad y orientar mejor la toma de decisiones. La información y los datos se convierten así en herramientas estratégicas para la gestión eficiente de los sistemas de logística, comunicaciones y transportes.

El futuro de México se construye con infraestructura

En el caso mexicano, los retos son significativos, pero también lo son las oportunidades. La modernización de corredores logísticos, la ampliación y mejora de puertos y aeropuertos, el fortalecimiento del sistema ferroviario, la conectividad digital y la integración de plataformas logísticas representan áreas con alto potencial de impacto. Aprovechar estas oportunidades requiere visión estratégica, consistencia en las políticas públicas y un compromiso sostenido con la inversión en infraestructura proveniente de fuentes diversas.

De esta manera, la infraestructura logística, de comunicaciones y transportes no es un fin en sí mismo, sino un medio para alcanzar objetivos más amplios de desarrollo. Su propósito último es facilitar la actividad económica, mejorar la calidad de vida de la población y construir un país más integrado, competitivo y equitativo. Por estas razones, su análisis y fortalecimiento deben ocupar un lugar prioritario en la agenda nacional.

La presente publicación se inscribe en ese esfuerzo por comprender, analizar y proponer soluciones viables en torno a uno de los ejes más relevantes del desarrollo de México. Para ello, se abordan en este texto los principales componentes de la infraestructura logística, de comunicaciones y transportes, sus retos actuales y las oportunidades para fortalecer su impacto económico y social. También se presenta una propuesta integral de política pública de infraestructura para México. El objetivo es ofrecer una visión holística y de vanguardia, que contribuya al debate informado y a la toma de decisiones estratégicas en beneficio del país.

En suma, invertir en infraestructura logística, de comunicaciones y transportes es invertir en el futuro de México. Es sentar las bases para un crecimiento sostenido, una mayor competitividad internacional y un bienestar social más amplio e incluyente. Entender su importancia, sus alcances y sus desafíos es el primer paso para construir soluciones concretas que respondan con eficacia a las necesidades presentes y futuras del país.



Diagnóstico

Superar los rezagos de infraestructura
reduce los costos logísticos, fortalece la competitividad
y acelera el crecimiento económico



**Cámara Mexicana de la
Industria de la Construcción**



Diagnóstico

Fortalezas, rezagos y retos de la infraestructura

El análisis de la infraestructura logística, de comunicaciones y transportes en México parte de reconocer su papel estratégico como soporte fundamental del desarrollo económico, la competitividad y la cohesión social del país. Revisar su estado actual implica evaluar tanto la cobertura y calidad de las redes de transporte y conectividad, como también su eficiencia operativa, su grado de articulación territorial, su resiliencia y su capacidad para responder a las dinámicas productivas, comerciales y sociales del México de hoy.

Este diagnóstico tiene como objetivo identificar fortalezas, rezagos y desequilibrios estructurales, así como los principales retos que enfrenta el país en materia de planeación, inversión y gestión de infraestructura, con el fin de establecer una base técnica y objetiva que oriente la definición de políticas públicas y estrategias de desarrollo de largo plazo.

A pesar de sus fortalezas, la infraestructura mexicana presenta importantes áreas de oportunidad. Para poner en contexto el rezago relativo de México en cuanto a infraestructura, conviene contrastar que, con base en datos del Foro Económico Mundial, mientras que México destaca en el lugar 11 por el tamaño de su mercado, ocupa el sitio 54 en infraestructura, entre 140 países evaluados en el Reporte de Competitividad Global.

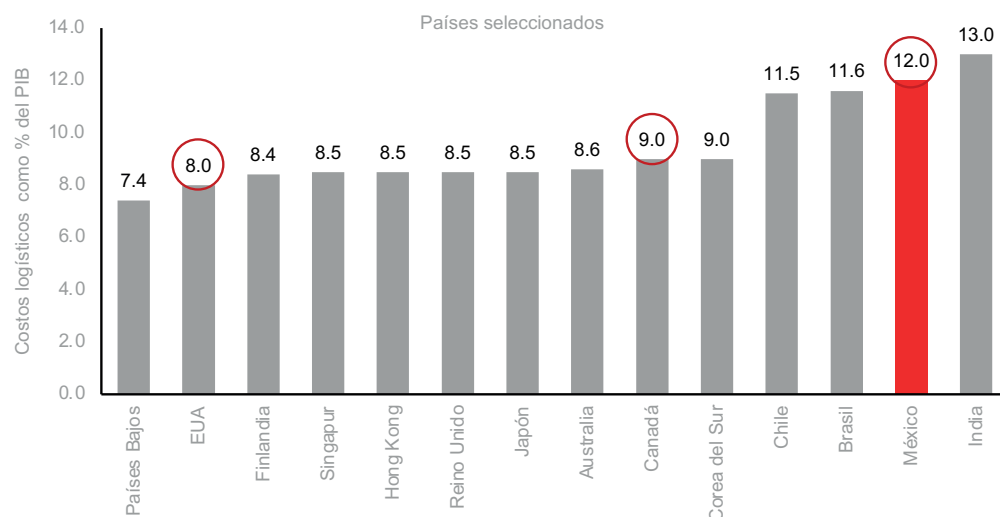
Con base en el Reporte antes referido, ciertamente México ocupa mejor posición que Brasil o India en infraestructura, pero lejos de las naciones con mejor desempeño en esta materia, como son, entre otros, Singapur, Países Bajos, Corea del Sur, Estados Unidos e incluso Chile.

Mayores costos logísticos

Como consecuencia de los rezagos en infraestructura de diversa índole, México enfrenta mayores costos logísticos que sus socios comerciales, lo que significa una sobrecarga que resta competitividad al país y frena la productividad total de los factores, en perjuicio de la rentabilidad de las inversiones productivas y, más grave aún, de los ingresos de las y los trabajadores mexicanos. Mientras que Estados Unidos y Canadá incurren en costos logísticos que representan el 8 y 9%, de sus respectivos PIB, los costos logísticos en nuestro país son del 12% del PIB.

México registra costos logísticos más altos que los de sus socios

Costos logísticos como porcentaje del PIB

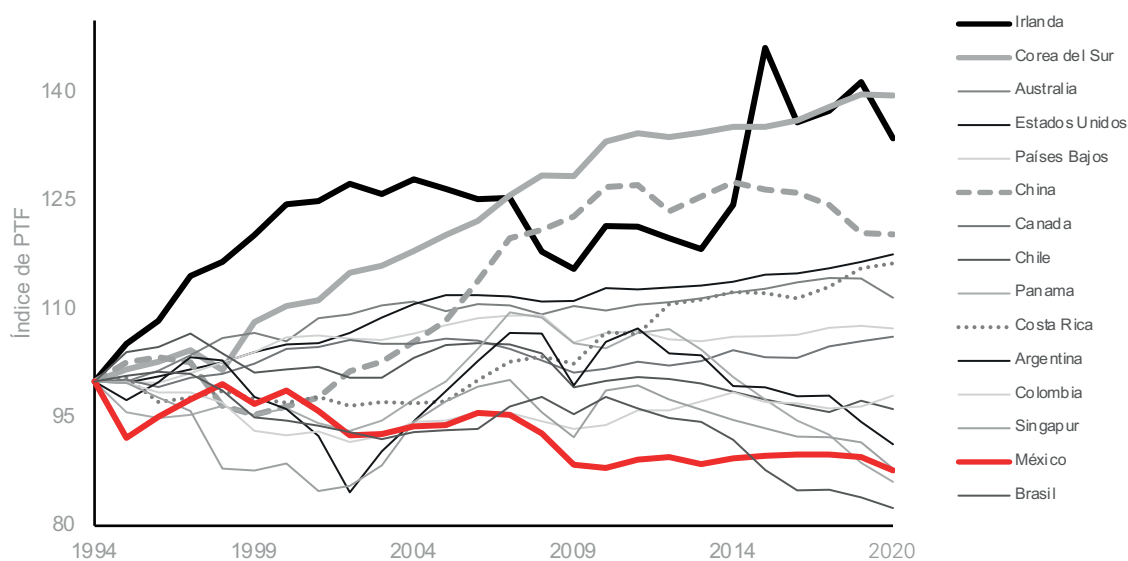


Fuente: Armstrong & Associates, Inc., 2021. <https://www.3plogistics.com/3pl-market-info-resources/3pl-market-information/global-3pl-market-size-estimates/>

Productividad e inversión en infraestructura

Uno de los factores que merece especial atención por su impacto en el crecimiento económico y en los ingresos de la población es precisamente la evolución de la productividad total de los factores. Mientras que países como Corea del Sur, Irlanda y China incrementaron su productividad en 39.7%, 33.7% y 20.4%, respectivamente, entre 1994 y 2020, México registró un descenso de 13.7% en su productividad, en el mismo periodo.

Evolución de la productividad total de los factores (Índice de PTF, 1994=100)

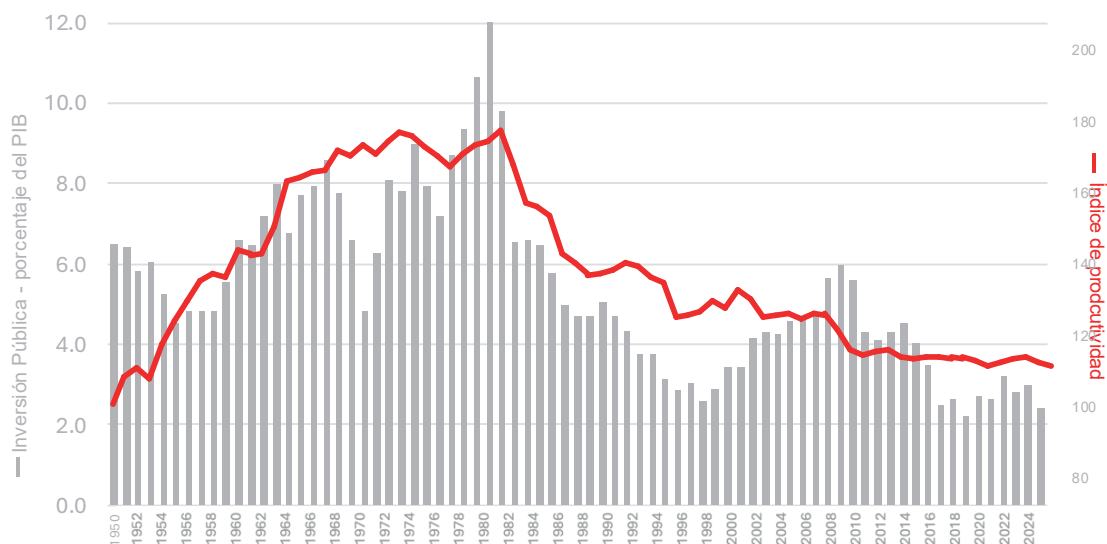


Fuente: Ourworldindata, 2021.

Un aspecto adicional de gran relevancia en este tema es el estrecho vínculo entre la inversión pública en infraestructura como porcentaje del PIB y la productividad total de los factores. Así se confirma al analizar la evolución de ambas variables en el caso de México. El Coeficiente de Correlación entre ambas variables para el periodo 1950 - 2025 es de 0.69, lo que significa que existe una relación de 69% entre la variación de ambos indicadores.

México: inversión pública y productividad total

Inversión pública como porcentaje del PIB y Productividad Total de los Factores



Fuente: Servicios de Información Estratégica, S.C., 2026, con datos de CEESP e INEGI y de Total Economy Database.

De lo anterior se concluye que, si queremos mayores tasas de crecimiento económico, es necesario, entre otras cosas, fortalecer la inversión en infraestructura estratégica por su fuerte impacto en la reducción de costos logísticos y su impulso en la productividad total de los factores, lo que, en conjunto, redunda en mayores ingresos y mejor calidad de vida para la población.

Sin un mayor crecimiento económico equitativo, no hay progreso posible ni mejoría sostenida en la calidad de vida de las y los mexicanos. Sin más y mejor infraestructura, se frena el potencial económico del país. Por eso, es claro que Infraestructura es crecimiento; infraestructura es bienestar.

Evolución de la inversión en infraestructura

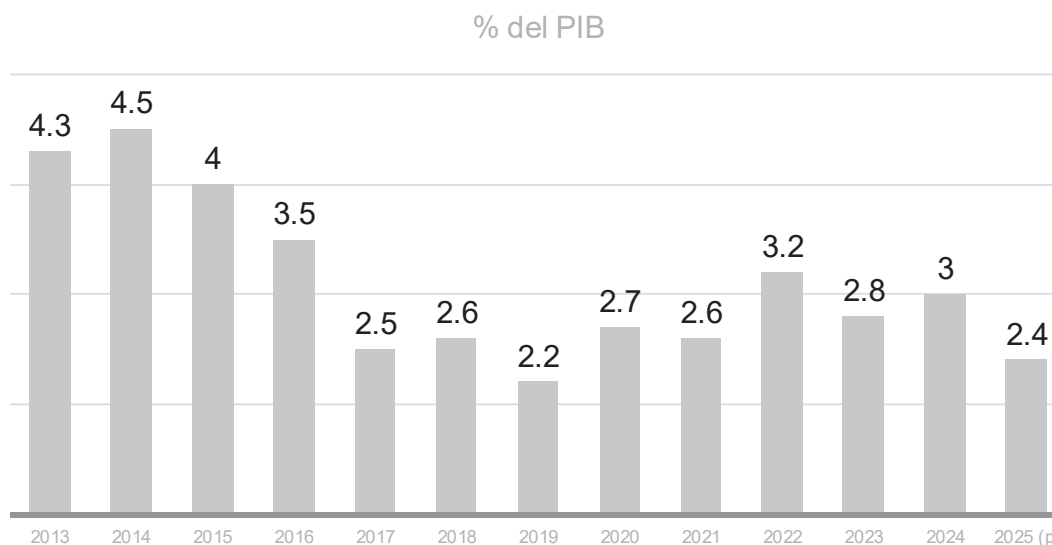
Evolución de la inversión pública en infraestructura

La inversión pública en infraestructura como porcentaje del PIB ha registrado una tendencia estructural descendente, aunque con variaciones, desde principios de los años ochenta del siglo pasado hasta el cierre de 2024. En 1981 ésta alcanzó su máximo histórico con un nivel de 12% del PIB, para descender a apenas un 2.6% en 1998 como consecuencia de la crisis económica de 1995 y de la ausencia de una política industrial activa. Poco a poco, la inversión pública se fue recuperando hasta ubicarse en 6.0% del PIB en 2009, cuando se registró un efecto combinado de mayores montos de inversión pública como parte de una política contra cíclica de México contra la crisis económica global de 2008 - 2009 y de una reducción del PIB mexicano de 6.3%, derivada de la propia crisis financiera internacional.

De 2009 en adelante, la inversión pública, medida en términos del Producto Interno Bruto, registró un descenso consistente hasta representar tan sólo 2.2% del PIB en 2019, su nivel mínimo histórico. En un contexto marcado por los efectos adversos de la pandemia de COVID-19 y de algunas políticas públicas, la inversión en infraestructura como porcentaje del PIB fue de 2.7% en 2020, 2.6% en 2021, 3.2% en 2022. Durante 2023, 2024 y 2025, la inversión pública en infraestructura como proporción del PIB se ubicó en 2.8%, 3.0% y 2.4%, respectivamente. Para poner estos datos en contexto, conviene apuntar que en el periodo 2013 - 2017 la inversión pública fue, en promedio anual, de 3.8% del PIB, en tanto que durante el periodo 2019 - 2025 esta se ubicó en 2.7% del PIB, nivel marcadamente inferior del que requiere el país para atender los rezagos y nuevos retos de infraestructura.

Se reconoce el impulso que representan las grandes obras de infraestructura y el sentido de justicia que entrañan las obras que se realizan en el Sur Sureste del país, pero también resulta preocupante que la inversión pública se ubique muy por debajo de las necesidades de México y que en algunos sectores estratégicos para el desarrollo esta registre reducciones significativas durante los últimos años.

Inversión pública en infraestructura como proporción del PIB 2013 - 2025



Fuente: SHCP, 2026. (p) PEF 2025.

Análisis sectorial de la inversión pública en infraestructura

La inversión física presupuestaria federal, medida en pesos constantes de 2025, se redujo de 1,390,378 mdp en 2014 a 769,962 mdp en 2025, lo que implica una caída de 44.6% en dicho periodo. Esta tendencia se registra en la mayoría de los sectores importantes de infraestructura del país. En términos reales, la inversión pública disminuyó en educación un 93.7%, mientras que en el sector de agua y saneamiento disminuyó en 75.8%. Por su parte, la inversión real en los sectores estratégicos de hidrocarburos, energía y electricidad disminuyó en 63.5%, 60.1% y 28.5% respectivamente. En el rubro de "otros", que incluye obras de desarrollo urbano, desarrollo rural y turismo, la inversión real presentó una reducción de 24.3%, mientras que comunicaciones y transportes tuvo una caída de 23.2%. En contraparte, la inversión pública en infraestructura para el sector de salud tuvo un crecimiento de 44% en el mismo periodo. Estos datos confirman la necesidad y conveniencia de impulsar esquemas de inversión mixta.

Inversión física presupuestaria 2014-2025 (en pesos constantes de 2025)

CONCEPTO	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Variación 2014-2025 (%)
Total	1,390,378.2	1,269,515.8	1,128,557.1	827,675.9	853,628.0	747,953.3	827,403.1	838,935.3	1,063,394.8	963,078.8	1,083,104.5	769,961.8	-44.6%
Energético	670,252.9	559,902.5	517,880.9	317,253.0	310,210.0	309,243.6	302,715.9	374,402.8	416,673.6	388,296.2	400,922.0	267,707.8	-60.1%
Hidrocarburos	604,974.3	502,751.3	463,427.7	277,681.0	258,798.1	258,904.4	248,089.9	324,532.4	376,644.5	342,668.2	339,064.1	221,065.2	-63.5%
Eléctrico	65,278.6	57,151.2	54,453.2	39,572.0	51,411.9	50,339.2	54,626.0	49,870.3	40,029.2	45,628.0	61,857.9	46,642.6	-28.5%
Comunicaciones y transportes	138,756.2	136,767.1	117,790.5	94,805.3	84,232.6	67,949.2	53,688.5	51,574.8	52,894.5	58,162.8	56,758.3	106,543.8	-23.2%
Educación	26,441.7	27,005.2	17,712.1	8,883.4	7,769.1	2,932.9	2,842.2	2,027.9	1,960.7	2,352.2	2,276.4	1,677.7	-93.7%
Salud	17,002.5	18,941.9	20,506.6	18,491.9	20,645.2	13,433.4	26,509.1	18,973.9	29,509.5	25,915.1	20,736.6	24,475.5	44.0%
Agua potable y alcantarillado	73,022.5	56,136.6	51,013.8	22,826.3	25,817.3	22,784.4	20,267.2	24,123.5	40,440.6	56,838.2	49,983.9	17,636.4	-75.8%
Otros	464,902.4	470,762.7	403,653.3	365,416.0	404,953.7	331,609.8	421,380.2	367,832.4	521,915.9	431,514.2	552,427.4	351,920.6	-24.3%

Fuente: SHCP, 2025.

Infraestructura es desarrollo y calidad de vida

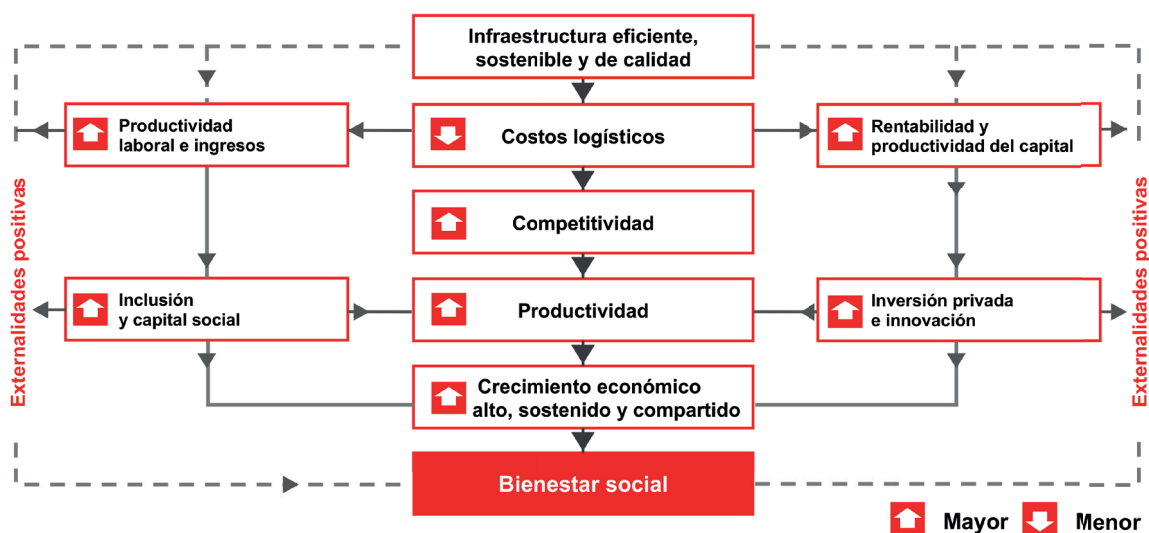
La infraestructura impacta la estructura de costos y la agregación de valor

Los rezagos de infraestructura impactan en la economía y el bienestar. Entre las razones que limitan la integración de las MIPYMES mexicanas a las cadenas globales de valor destacan los sobrecostos que enfrentan las empresas mexicanas en insumos y servicios claves como son la energía eléctrica, las telecomunicaciones y los costos logísticos. En estos casos, la expansión y modernización de la infraestructura puede contribuir significativamente a la reducción de costos de insumos y productos en mercados estratégicos.

Adicionalmente, la infraestructura es un elemento determinante para detonar procesos de producción de mayor valor agregado y, por tanto, para elevar la productividad y los ingresos de las y los trabajadores mexicanos.

De esta forma, el efecto combinado de una mejor infraestructura sobre la reducción de costos y el aumento del valor agregado de la producción inciden favorablemente en el crecimiento económico y el bienestar. Una infraestructura sostenible, eficiente y de calidad contribuye a reducir los costos logísticos, lo que fortalece la competitividad, eleva la rentabilidad de las inversiones e impulsa la productividad, acelerando así el crecimiento económico. Este proceso se refuerza en la medida en que, por una parte, una mayor productividad laboral ofrece una base sólida para elevar los ingresos de las y los trabajadores, contribuyendo a moderar las desigualdades sociales, y por la otra, una mayor productividad del capital acelera la inversión privada y, eventualmente, los procesos de innovación.

Impacto de la infraestructura estratégica en el crecimiento económico y el bienestar



Fuente: Elaborado por Servicios de Información Estratégica, S.C.

Infraestructura: pieza esencial de una política industrial activa

A fin de potenciar el impacto de la infraestructura en el crecimiento económico, el desarrollo regional y el bienestar, México requiere impulsar una política pública de infraestructura estratégica integral, consistente y de largo plazo, como pieza esencial de una política industrial activa y moderna.

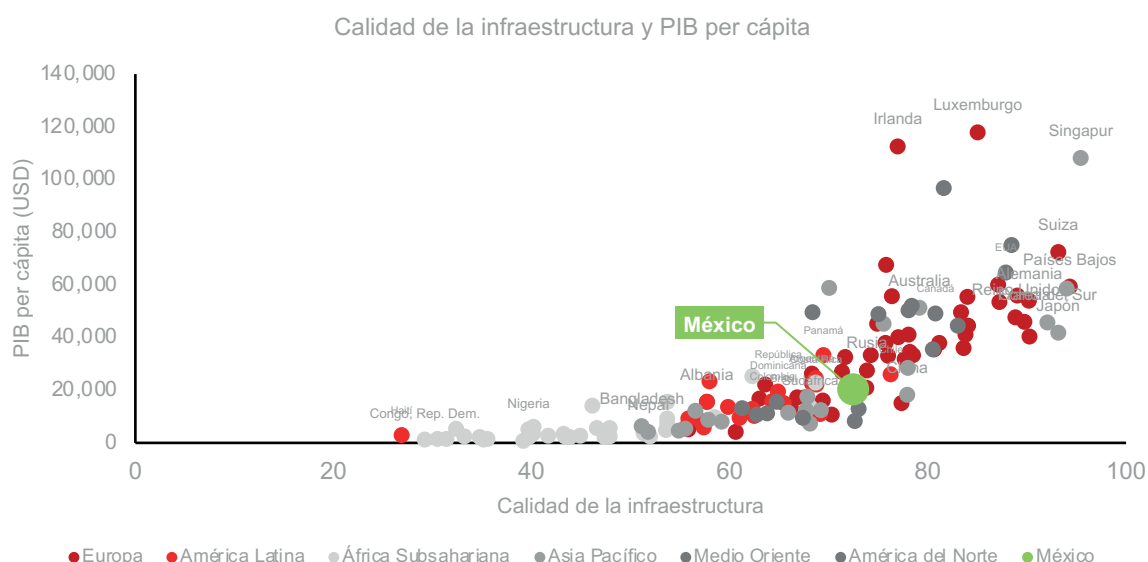
La política industrial debe incluir una política de infraestructura orientada a fortalecer la competitividad y productividad de la economía mexicana, a través de la construcción, modernización, operación, mantenimiento y equipamiento de obras de alto impacto en la reducción de costos y en el incremento del valor agregado de nuestros bienes y servicios.

La política de infraestructura también debe servir como un instrumento de la política industrial para moderar los marcados desequilibrios regionales, en la medida en que las obras de infraestructura detonen, potencien y/o fortalezcan las vocaciones productivas de las entidades federativas y regiones de México, con su consecuente impacto favorable en la equidad social.

Alta correlación entre calidad de la infraestructura e ingreso per cápita

La evidencia internacional confirma que existe una estrecha relación entre la calidad de la infraestructura y el ingreso promedio por habitante. En otras palabras, mejor infraestructura es mayor bienestar y viceversa.

Los países con mejor infraestructura registran mayor PIB per cápita



Fuente: Banco Mundial. https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.KD?intcid=ecr_hp_BeltC_en_ext (para datos de PIB per cápita). Índice de Competitividad Global 2019-2020. Foro Económico Mundial.(para datos de Calidad de la infraestructura).

Retos de infraestructura en México

A fin de precisar las prioridades en que debe concentrarse la política de infraestructura de México durante los próximos años, a continuación, se revisan los principales retos sectoriales y transversales de infraestructura del país.

Retos sectoriales de infraestructura en México

Infraestructura logística, de comunicaciones y transportes

La infraestructura logística y de transporte está estrechamente ligada con la capacidad de las regiones para movilizar mercancías y personas, así como con sus tiempos y costos de traslado. Este tipo de infraestructura incluye la red carretera, el sistema ferroviario y multimodal, el conjunto de aeropuertos y de puertos secos, marítimos y fronterizos.

Infraestructura carretera

Durante décadas hemos construido una amplia red de caminos de todo tipo que cuenta con 836,603 kilómetros, de los cuales 37% están pavimentados y 63% no cuentan con pavimento. De ese total, específicamente la Red Carretera cubre 407,783 kilómetros, de los cuales el 45.5% están pavimentados.

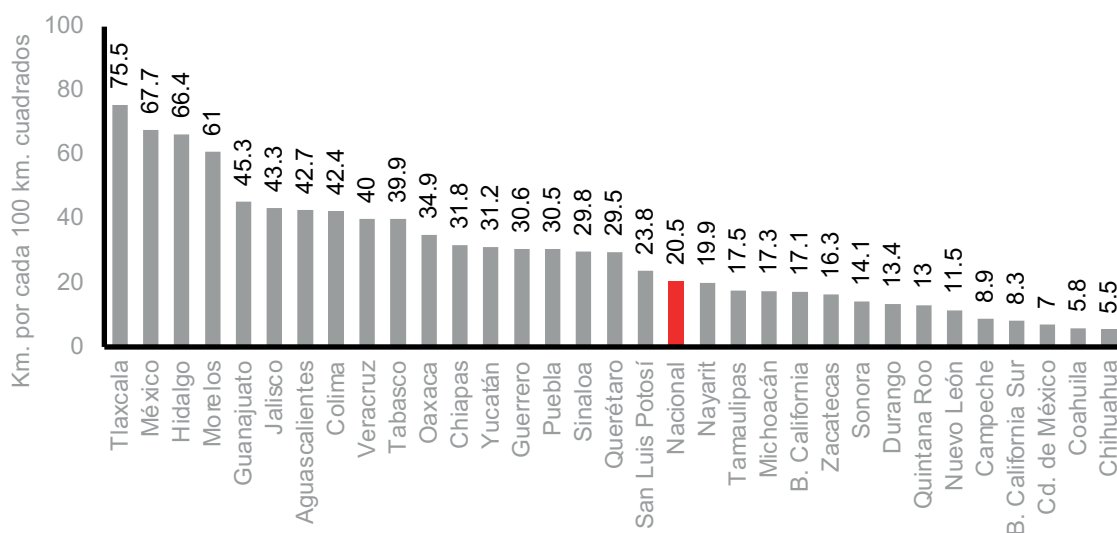
La red federal cuenta con más de 51,700 kilómetros, lo que representa el 12.7% del total de la Red Carretera del país. Dicha red está estructurada a través de 9 corredores troncales longitudinales y 6 corredores transversales.

De esos 51,700 kilómetros, alrededor de 41 mil kilómetros son libres de peaje y poco más de 11 mil kilómetros son de autopistas de cuota.

Junto a destacados logros, México enfrenta serios retos en materia de infraestructura carretera. Contamos con una amplia red de comunicaciones, pero insuficiente para el gran territorio del país, con densidad moderada en carreteras (20.4 km por cada 100 km cuadrados de territorio) e ineficiente articulación de los diferentes modos de transporte.

Densidad carretera por entidad federativa

Km. por cada 100 km² de superficie



Fuente: Anuario_SICT_2022.pdf (sct.gob.mx).

En especial, resulta preocupante la falta de mantenimiento y conservación de la red federal, así como de las carreteras estatales. Por ejemplo, la SICT ha logrado mejorar el estado de la red federal, pero, aun así, ésta reporta que sólo el 33.3% de la red carretera federal se encuentra en buen estado y el nivel de satisfacción de los usuarios es también de 33.3 en una escala de cero a 100.

De ahí que una de las mayores prioridades hacia el futuro es invertir en conservación y mantenimiento de los activos carreteros. Se trata de una de las demandas más sentidas de la población y del sector productivo en prácticamente todas las regiones del país.

Adicionalmente, enfrentamos una ineficiente articulación de los diferentes modos de transporte, marcadas desigualdades regionales de infraestructura y deterioro de los activos de infraestructura logística por rezagos en el mantenimiento.

Asimismo, se requiere mejorar la eficiencia y calidad de este tipo de inversión. Algunas veces la asignación de recursos públicos responde a la inercia presupuestal y no a un enfoque de desarrollo integral, provocando que la inversión destinada a cada modo de transporte no siempre corresponda con su potencial. La asignación de recursos debe determinarse en función de las necesidades estratégicas de cada región y sus sectores productivos, aprovechando las ventajas que cada modalidad de transporte ofrece y generando sinergias con la articulación de las mismas.

Otro reto corresponde a la conexión eficiente de los ejes carreteros troncales con el resto de las vías secundarias, así como con las terminales multimodales e intermodales, que permitan a las mercancías transitar eficientemente entre el autotransporte y el resto de los modos de transporte.

Infraestructura ferroviaria

Nuestra red ferroviaria cubre 27,732 kilómetros, por los cuales en 2023 se transportaron alrededor de 131.5 millones de toneladas, 75% de productos industriales y agrícolas.

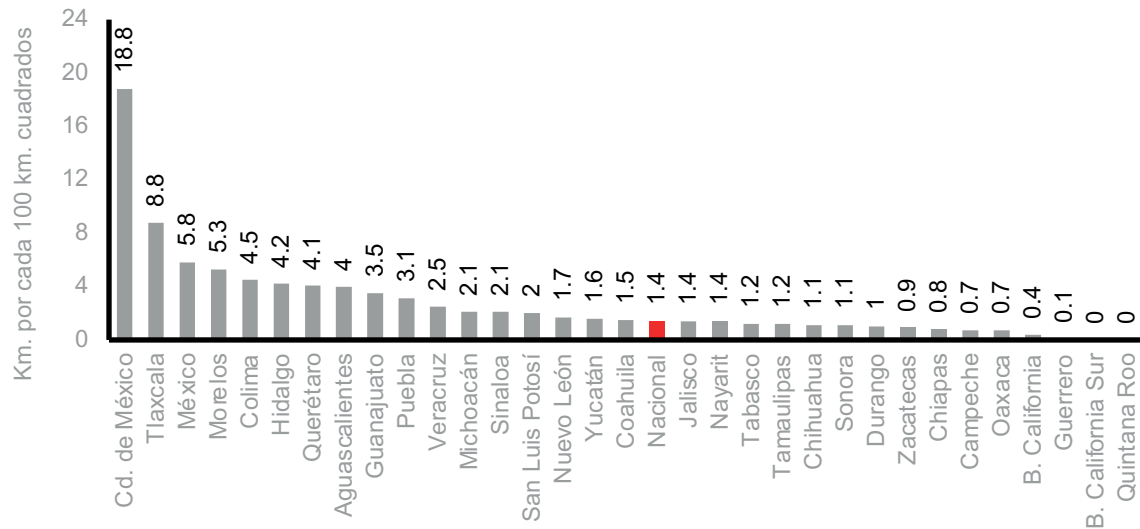
El transporte ferroviario es el sistema de transporte más costo-eficiente en trayectos terrestres largos. El ahorro en costos de transporte entre ferrocarril y autotransporte es de 28% en traslados de 600 kilómetros, y de hasta 42% en traslados de 1,200 kilómetros. Además, más del 60% de su utilización está relacionada con el comercio internacional.

Por lo antes referido, el ferrocarril es un medio de transporte de carga y de pasajeros con un enorme potencial para el desarrollo del país. De ahí la necesidad de impulsar la expansión y modernización de la red ferroviaria de carga y de pasajeros.

La infraestructura ferroviaria en México presenta diversos retos. El primero de ellos es aumentar la conectividad e integración con las diversas terminales portuarias. El segundo es mejorar la infraestructura en vías de intercambio para hacer más ágil la transferencia de carga con otros modos de transporte. El tercer reto es aumentar la velocidad promedio del sistema ferroviario, ya que, de 1994 a 2022 se mantuvo en un promedio 26 kilómetros por hora. Finalmente, el reto más importante del transporte ferroviario es aumentar su extensión y capacidad de operación con sentido estratégico y visión regional. Es indispensable aumentar la muy baja densidad de vías ferroviarias actual que se ubica en 1.4 km por cada 100 km cuadrados de territorio.

Densidad ferroviaria por entidad federativa

Km. por cada 100 km² de superficie



Fuente: Anuario_SICT_2022.pdf (sct.gob.mx)

Infraestructura portuaria

Nuestro sistema portuario cuenta con puertos marítimos y terminales a lo largo del Pacífico y del Atlántico, los cuales movilizan anualmente más de 294 millones de toneladas de carga, y transporta 2.3 millones de vehículos y 9.1 pasajeros de crucero.

Esta infraestructura portuaria es clave para la integración de la economía mexicana con el resto del mundo. La transportación marítima es el medio de transporte más costo-eficiente de contenedores. Por ello, este es el medio de transporte más competitivo para el comercio internacional. México debe seguir desarrollando este tipo de infraestructura para tomar ventaja de su privilegiada ubicación geográfica.

Nuestro país cuenta con más de 100 puertos marítimos, los cuales integran alrededor de 230 kilómetros de muelles distribuidos casi por mitades entre los litorales del Océano Pacífico (53.5 por ciento) y del Golfo de México (46.5 por ciento).

Los puertos con mayor registro de carga en movimientos de altura son los puertos de Lázaro Cárdenas y Manzanillo, en el Pacífico; mientras que en el Golfo de México son Cayo Arcas, Coatzacoalcos, Altamira y Veracruz. En cuanto al traslado de pasajeros, México es el país que mayor número de cruceros atrae en el mundo, siendo Cozumel y Majahual, en el Caribe, y Cabo San Lucas y Puerto Vallarta, en el Pacífico, los principales puertos en este rubro.

Aunque la cantidad de contenedores que operan en los puertos ha ido creciendo en los últimos años, este volumen se ubica por debajo de su potencial, apenas por encima del crecimiento económico. Además, el volumen constituye sólo una octava parte de lo que maneja Estados Unidos y una séptima parte de lo que se recibe en el resto de América Latina.

Hacia adelante, entre los principales retos del sistema portuario se encuentran fortalecer la capacidad de maniobras y recepción de barcos, reducir los tiempos de estadía de la mercancía y mejorar la conectividad de los puertos con otros modos de transporte, principalmente con el autotransporte y el transporte ferroviario, a fin de abatir los costos logísticos. También es necesario incrementar las capacidades de la infraestructura en los patios y áreas de carga y descarga, para hacer más eficiente el despacho de mercancías.

Los puertos interiores intermodales y multimodales tienen una función clave para el traslado de mercancías y la operación eficiente de las cadenas globales de valor. Desde la perspectiva operativa, las terminales intermodales se diferencian de las terminales multimodales por la cantidad de modos de transporte que enlazan. Este tipo de puertos permite aprovechar las ventajas competitivas (costo, tiempo y distancia) de cada modo de transporte, y así consolidar o dispersar mercancía hacia o desde múltiples destinos.

Los corredores multimodales más importantes para México son aquellos que inician en Asia y terminan en Estados Unidos: Corredor Multimodal Asia - Puerto de Ensenada (Bahía de Colón) - Estados Unidos (ubicado en la costa del norte del Pacífico de México); Corredor multimodal Asia - Puerto de Manzanillo - Estados Unidos (ubicado en la costa central del Pacífico de México); Corredor Multimodal Asia - Puerto de Lázaro Cárdenas - Estados Unidos (ubicado en la costa central del Pacífico de México); y Corredor Multimodal del Istmo de Tehuantepec (Cruce bioceánico del Pacífico al Golfo de México, entre los puertos de Salina Cruz y Coatzacoalcos, en el Sureste de México).

Entre los retos más importantes en materia de infraestructura de terminales multimodales se encuentra la ampliación de las capacidades de transferencia multimodal en puertos marítimos y puertos fronterizos. Una de las principales causas de la saturación de los principales puertos marítimos de México y algunas aduanas, es la falta de conectividad con el ferrocarril y el autotransporte. Es necesario contar con infraestructura suficiente que se adapte a la demanda, orientando la inversión a romper los principales cuellos de botella. Otro reto significativo es la incorporación de las regiones más rezagadas en infraestructura logística como las de la región sur sureste a la red de plataformas logísticas.

Infraestructura aeroportuaria

En materia aeroportuaria, en los aeropuertos de mayor tráfico se presentan problemas de congestionamiento en el despegue y aterrizaje, saturación en el acceso a las plataformas de embarque y descenso, y altos índices relativos de demora y cancelación de vuelos. En contraste, en aeropuertos con bajo tráfico se disparan los costos de operación, se reduce el número de líneas aéreas dispuestas a prestar el servicio y se encarecen desproporcionadamente los precios de los vuelos. Adicionalmente, dado el limitado mercado de pasajeros en este tipo de aeropuertos, el número de conexiones se reduce aislando relativamente dichos destinos y reduciendo sensiblemente la rentabilidad de los activos aeroportuarios.

Infraestructura de telecomunicaciones

La infraestructura de telecomunicaciones es hoy un factor determinante de la competitividad y un elemento central de la modernización tecnológica de México. Ésta incluye redes de telefonía y fibra óptica, antenas de transmisión, tecnología satelital, y centros de procesamiento de datos, entre otros aspectos.

En esta materia, uno de los principales retos que enfrenta el sector es seguir aumentando la penetración y cobertura de televisión, radio e internet de banda ancha mediante la ampliación de redes de fibra óptica, particularmente en las zonas con menos de cinco mil habitantes. Por tanto, es deseable seguir incentivando la inversión en el sector, la competencia entre proveedores y aumentar el número de usuarios digitales.

Retos transversales del ciclo de infraestructura

Entre las evidencias de la ineficiencia del ciclo de la infraestructura que han sido documentadas por diversas instituciones nacionales e internacionales, en relación con obras federales y de gobierno subnacionales, destacan las siguientes: retrasos en el diseño y conclusión de los proyectos; sobrecostos en la ejecución de las obras de infraestructura; opacidad y prácticas de corrupción en la adjudicación de contratos, donde la adjudicación directa que debiera ser la excepción se convierte en la regla; subejercicios en los presupuestos aprobados para inversión pública, particularmente en el ámbito federal; proyectos incompletos y obras inconclusas; grave rezago en el mantenimiento y operación adecuados de los activos de infraestructura.

Estos problemas revelan que existe una importante área de oportunidad para mejorar cualitativamente la eficiencia en los procesos de desarrollo de infraestructura, a pesar de los avances logrados en algunos aspectos específicos. Por ello, es fundamental revisar las causas que limitan la eficiencia del ciclo de infraestructura, en cada una de sus etapas: planeación, desarrollo y evaluación de proyectos, financiamiento, implementación, y evaluación ex post (evaluación que se realiza con posterioridad a la conclusión de las obras).

Adicionalmente, dado que el marco jurídico e institucional incide en todas las fases de este proceso, también debe seguirse avanzando en el fortalecimiento del marco regulatorio y del modelo de gobernanza del ecosistema de infraestructura del país.

Planeación

En este campo enfrentamos una planeación de corto plazo desvinculada de la estrategia de desarrollo. Por tanto, hace falta un órgano colegiado (consejo o instituto público – privado) que impulse y permita la concertación de la planeación de infraestructura con rigor técnico, despolitizado y con visión de largo aliento.

Hoy padecemos una planeación fragmentada sectorialmente con insuficiente consideración del territorio y ausencia de una evaluación integral de necesidades. Es necesario vincular la planeación de la infraestructura con las vocaciones productivas y el potencial de cada región del país.

Adicionalmente, los procesos de planeación son altamente vulnerables a coyunturas y ciclos políticos. Es deseable integrar un Programa de Obra Pública Común de los tres niveles de gobierno, alineado a las prioridades del desarrollo y no a intereses políticos.

Desarrollo y evaluación de proyectos

En México es muy limitada la asignación de recursos para estudios y proyectos. Padecemos, además, la ausencia de un proceso de evaluación preliminar de los proyectos de infraestructura. Por lo tanto, es deseable integrar un fondo especial para financiamiento de estudios y proyectos que ejerza un monto mayor durante el arranque de las administraciones federal, estatales y municipales.

También es patente que enfrentamos capacidades institucionales marcadamente diferenciadas entre la federación, los estados y los municipios. Es necesario fortalecer la capacitación y mejorar los criterios de reclutamiento de funcionarias y funcionarios con perfil técnico y experiencia probada para las áreas de planeación, ejecución y evaluación de proyectos de infraestructura.

Además, es recomendable complementar el Análisis Costo Beneficio (ACB) con evaluación multicriterio en casos justificados.

El desarrollo técnico de los proyectos debe ocupar un lugar prioritario en el ciclo de infraestructura en México para evitar la improvisación, discrecionalidad y arbitrariedad en los procesos de construcción de infraestructura que derivan en opacidad, ineficiencia, demoras y sobre costos injustificados.

Financiamiento

En esta materia es necesario mayor apertura para aprovechar, con legalidad y transparencia, las diferentes alternativas de financiamiento de infraestructura pública y privada. En ocasiones lo que hace falta no son solo recursos sino buenos proyectos con una adecuada estructura financiera.

Hoy padecemos falta de una metodología transparente y rigurosa de priorización de proyectos. Es necesario dejar atrás los “escopetazos al aire” y pasar a los “tiros de precisión”. La obra pública no puede definirse en función de ocurrencias de los gobernantes en turno de los tres niveles de gobierno, sino como resultado de un proceso técnico y social robusto, objetivo y transparente de evaluación de necesidades y de planeación colegiada de la infraestructura a largo plazo.

También se requiere lograr una asignación más equitativa de la inversión pública federal en infraestructura. Es necesario equilibrar la distribución de recursos federales para obra pública entre entidades federativas y regiones del país, reconociendo el rezago del Sur Sureste, pero también la contribución al desarrollo de otras regiones de México.

Igualmente es deseable abatir los subejercicios y desfases en el ejercicio de la inversión pública federal, estatal y municipal. Se deben reforzar los ejercicios que realizan los observatorios ciudadanos.

Asimismo, es necesaria mayor transparencia y competitividad en proyectos de inversión pública e inversión mixta público - privada, evaluando cada proyecto por sus propios méritos, sin descartar a priori esquemas financieros que permiten potenciar los flujos que se destinan a la inversión en infraestructura, mejorar la administración de riesgos y ampliar los beneficios sociales de las obras de infraestructura.

Ejecución de obra (implementación)

México enfrenta una regulación compleja y corrupción en algunos contratos de obra pública. Es necesario fortalecer la transparencia y libre concurrencia en los contratos de obra pública, incluyendo a las fuerzas armadas.

Es necesario también superar la dinámica de retrasos y sobrecostos en construcción y fortalecer las tareas de supervisión de obra. Asimismo, existen oportunidades de mejora en la operación y mantenimiento de los activos de infraestructura.

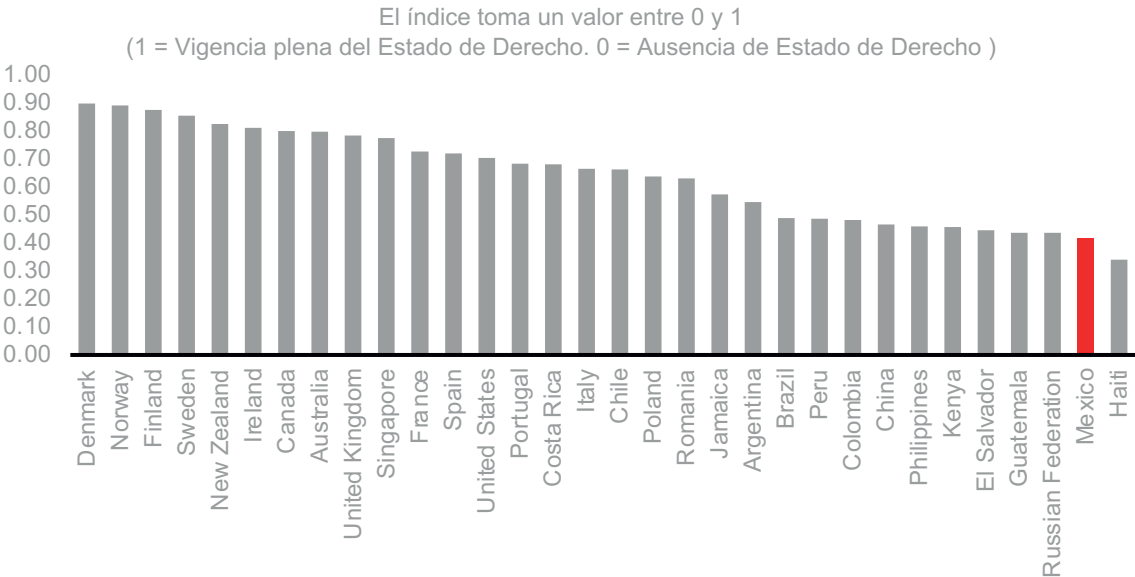
Evaluación ex post

En nuestro país existe un limitado impacto de las acciones de transparencia y fiscalización, lo que alienta la impunidad y la corrupción. Hay apenas una cultura incipiente de evaluación de desempeño ex post de las obras de infraestructura y enfrentamos una limitada retroalimentación que permita aprendizajes y adopción de mejores prácticas.

Estado de Derecho y combate a la corrupción

Una de las demandas más sentidas de las y los mexicanos es la de fortalecer el Estado de Derecho. Solo así será posible combatir la impunidad que propicia la corrupción. Con base en el Índice de Estado de Derecho del World Justice Project 2024, México se ubicó con un índice de 0.42, distante del nivel que alcanzaron Dinamarca (0.90), Noruega (0.89), Finlandia (0.87), Suecia (0.85), España (0.72), y Chile (0.66).

Índice de Estado de Derecho del World Justice Project 2024



Fuente: World Justice Project, 2024.

Como reflejo de la debilidad del Estado de Derecho, en México padecemos altos niveles de impunidad (más del 90% de los delitos no se denuncian) y de corrupción. Tristemente ocupamos el lugar 126 entre 180 países evaluados por Transparencia Internacional en materia de corrupción ámbito en el que obtuvimos solo 31 puntos de 100 posibles en dicha evaluación realizada en 2023. Este resultado adverso contrasta con un nivel de confianza en el gobierno superior al 50%.

Retos y oportunidades del Plan México

El Plan México, presentado por la presidenta Claudia Sheinbaum como una hoja de ruta económica y de desarrollo para el sexenio, asigna un papel central a la infraestructura como motor de crecimiento, competitividad y cohesión territorial. Más allá de objetivos macroeconómicos como atraer inversiones y crear empleos, el plan contempla un portafolio significativo de proyectos estratégicos de infraestructura ferroviaria, carreteras, aeropuertos y puertos que buscan fortalecer la conectividad interna y con el mundo, modernizar los sistemas de transporte y logística, y expandir la capacidad productiva del país.

Esta agenda de obras, que incluye tanto conservación y mantenimiento como nuevas construcciones, se presenta como un eje para dinamizar la economía, facilitar el comercio y mejorar la calidad de vida de las comunidades a lo largo del territorio nacional.

Además, la infraestructura en el marco del Plan México no solo tiene una dimensión económica, sino también social y estratégica: se busca que la expansión y modernización de redes de transporte y comunicaciones reduzcan brechas regionales, impulsen la integración de zonas históricamente rezagadas y favorezcan la inclusión y el acceso a oportunidades para más ciudadanos.

Al mejorar la conectividad física y logística, el plan pretende atraer inversiones privadas — incluidos proyectos conjuntos con la iniciativa empresarial— y consolidar a México como un centro competitivo dentro de las cadenas de valor globales.

Este enfoque integral en infraestructura se alinea con la meta de transformar al país en una de las economías más sólidas y dinámicas hacia 2030, reforzando al mismo tiempo la resiliencia ante riesgos externos y favoreciendo un desarrollo más equilibrado y sostenible.

Este plan abre importantes oportunidades de inversión, desarrollo de infraestructura y crecimiento económico para el país y sus regiones. Sin embargo, además del reto de incrementar significativamente la inversión pública e impulsar la inversión privada y público-privada, México requiere fortalecer el Estado de Derecho y la certidumbre para la inversión, priorizar las obras de infraestructura logística, de comunicaciones y transportes, energética, hídrica, de movilidad urbana y las acciones de vivienda social.

Adicionalmente, es necesario reforzar el capital humano y reconvertir habilidades laborales, vinculando la educación y capacitación, con las capacidades y habilidades requeridas por los sectores económicos más dinámicos a escala global, vinculadas a las mega tendencias.



Plan de Inversiones Mixtas

El Plan de Inversión en Infraestructura para el Desarrollo con Bienestar 2026–2030 es una estrategia federal orientada a detonar proyectos de infraestructura con inversión pública e inversión mixta (pública y privada) por un monto acumulado de 5.6 billones de pesos en el sexenio, concentrado en ocho sectores estratégicos.

Durante 2026 se plantea aumentar la inversión con un componente adicional a los recursos programados en el presupuesto federal equivalente a alrededor de 2% del PIB.

Este plan ordena un portafolio de obras para: impulsar crecimiento y productividad mediante conectividad logística (carreteras, trenes, puertos y aeropuertos), y cerrar brechas de bienestar con infraestructura social (agua, salud y educación). Todos estos proyectos están enmarcados dentro del Plan México, con énfasis en el desarrollo regional.

Entre sus objetivos destacan fortalecer la infraestructura estratégica, promover el desarrollo económico con justicia social y mejorar la planeación y transparencia de la ejecución de obras.

El gobierno ha descrito un modelo de inversiones mixtas con una nueva normatividad y mecanismos financieros para sumar capital privado a proyectos priorizados, manteniendo la conducción pública y buscando certidumbre para inversionistas y ejecución. En la práctica, esto podría traducirse en contratos por proyecto, según sector y grado de riesgo, donde la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y dependencias ejecutoras de obra estructuran, priorizan y supervisan los proyectos de infraestructura.

Con base en el modelo planteado, el Estado define la cartera, fija metas, permisos y estándares, y funge como garante de orientación social, incluyendo qué se hace, dónde y con qué criterios. Por su parte, el sector privado participa como inversionista, financiador, constructor y operador, según el caso. Específicamente, la banca y los mercados financieros pueden aportar capital o financiar deuda, manejando la gestión de riesgos; y la industria de la construcción participa en ingeniería, obra y suministro bajo reglas de asignación y supervisión.

Es importante destacar que este nuevo modelo enfatiza la orientación social y la transparencia en todo el ciclo de desarrollo de los proyectos.



Propuesta de política pública de infraestructura

La infraestructura logística, de comunicaciones
y transportes es la columna vertebral de las
actividades productivas y factor de bienestar social



**Cámara Mexicana de la
Industria de la Construcción**



Propuesta de política pública de infraestructura

La infraestructura es clave para la atracción de inversiones

Algunos de los factores clave para la relocalización de empresas están estrechamente relacionados con la dotación y modernización de infraestructura, como es el caso de la energía, el agua y la infraestructura logística y de comunicaciones. Por esta razón, aun cuando México cuenta con importantes ventajas, como su ubicación geográfica, acceso preferencial al mercado del T-Mec, una base industrial sólida en ciertos clusters globales, como el automotriz, el aeroespacial, el de equipo médico y el logístico, y otros atractivos, las limitaciones de infraestructura (especialmente en energía, agua, comunicaciones y vivienda) en algunas regiones, pueden representar un freno a este proceso de relocalización de empresas.

Adicionalmente enfrentamos el reto de balancear los beneficios del nearshoring, dado que hoy tanto la inversión extranjera directa (IED) como la presencia de clusters globales están altamente concentrados regionalmente, al grado que el 70% de la IED de 2024 se localizó en sólo siete entidades.

Algunos de los sectores que se beneficiarían de las inversiones asociadas al nearshoring son:

- Automotriz: vehículos eléctricos y autopartes.
- Semiconductores y componentes electrónicos.
- Aparatos e instrumental médico.
- Industria farmacéutica.
- Acero y metal mecánica.
- Logística y comercio exterior.
- Servicios de apoyo a negocios.
- Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (TICs).

En virtud de lo anterior, cobra mayor relevancia la necesidad de instrumentar una política industrial que ponga en el centro de sus acciones una política integral de infraestructura que, al tiempo de vincular los retos sectoriales, con los territoriales, atienda rezagos y anticipe necesidades futuras para aprovechar el nearshoring y otras oportunidades derivadas de las mega tendencias económicas globales.

Objetivos estratégicos

En línea con las premisas antes referidas, y considerando que la industria de la construcción aporta el 7% del PIB, genera 4.7 millones de empleos e impacta tres de cada cuatro ramas económicas, se proponen tres objetivos estratégicos de política industrial en relación con la infraestructura:

1. Visión global para el beneficio local. Construir una visión compartida y de largo plazo sobre las necesidades de infraestructura estratégica del país para transitar hacia una economía más diversificada, equilibrada sectorial y regionalmente, competitiva y de mayor valor agregado, con base en la realidad global del siglo XXI y en las vocaciones productivas de las diferentes regiones de México.

2. Invertir para compartir. Crecer para igualar. Ampliar y modernizar la infraestructura estratégica con impacto en el crecimiento económico, la productividad y el bienestar social, combatiendo brechas y rezagos económicos, sociales y regionales, para que las inversiones en infraestructura se traduzcan en mayores ingresos y mejores condiciones de vida para las y los mexicanos.
3. Transformar para prosperar. Fortalecer la infraestructura en regiones e industrias claves para las cadenas globales de valor de la zona T-MEC y Asia Pacífico, en un entorno de renovadas disputas comerciales entre China y EUA, para convertir la ventana de oportunidad del nearshoring en un auténtico motor de transformación de regiones, sectores productivos y cadenas de valor.

Principios de la política de infraestructura

- Industria fuerte. País fuerte. Fortalecer a la industria de la construcción a lo largo de toda su cadena de valor.
- Soluciones locales a problemas nacionales. Otorgar la mayor prioridad al valor y vocaciones de las regiones en el desarrollo de infraestructura estratégica sostenible.
- Buena planeación, mejor construcción. Mejorar significativamente los procesos de planeación, preparación técnica de proyectos, análisis costo – beneficio, ejecución y evaluación de la infraestructura estratégica.
- México al frente, contratación transparente. Hacer valer el interés público del país, con contrataciones públicas abiertas y competitivas, combatiendo la corrupción y la impunidad, y fortaleciendo los procesos de integridad pública.

Propuestas de política pública de infraestructura

Alcanzar estos objetivos, requiere, en primer lugar, fortalecer a la industria de la construcción a lo largo de toda su cadena de valor; otorgar la mayor prioridad al desarrollo de infraestructura estratégica sostenible; y mejorar significativamente los procesos de planeación, preparación técnica de proyectos, ejecución y evaluación de la infraestructura estratégica. Para ello se presentan las siguientes:

Propuestas generales

1. **Estado de Derecho y certidumbre jurídica.** Fortalecer el Estado de derecho y trabajar en favor de la certeza jurídica para las actividades productivas y la industria de la construcción.
2. **Impulso a la inversión pública y a esquemas de inversión mixta.** Impulsar la inversión pública en infraestructura física de los tres niveles de gobierno y mejorar la eficiencia, calidad y equidad del gasto público, al tiempo de promover condiciones que favorezcan la inversión privada en infraestructura y alienten el desarrollo de esquemas de inversión mixta, aprovechamiento de activos, desdoblamiento de concesiones, créditos y factoraje de la banca comercial y de desarrollo, fondos de ahorro para el retiro, fondos de inversión y financiamiento de organismos internacionales.

3. **Impulso y revaloración de MIPYMES de la construcción.** Impulsar un ecosistema de apoyo y fomento a las MIPYMES del sector con acceso a financiamiento, asistencia técnica y contrataciones públicas en condiciones transparentes y competitivas.
4. **Transparencia y competencia en obra pública.** Impulsar procesos abiertos, transparentes y competitivos de contratación de obra pública para inhibir la corrupción y fortalecer la transparencia, reconociendo la contribución de las MIPYMES en sus propias regiones.
5. **Continuidad de grandes obras.** Otorgar la mayor prioridad y continuar con los grandes proyectos de infraestructura del país y sus regiones, como, por ejemplo, el Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec y el Corredor Económico del T-MEC, entre otros.
6. **Planeación a largo plazo y recursos para estudios y proyectos.** Conformar el Instituto de Planeación y Evaluación de la Infraestructura, con visión de largo plazo, y participación del gobierno, sector privado y academia e integrar un Programa de Infraestructura de Gran Visión, alineado a las vocaciones productivas de las diferentes regiones y a las oportunidades que ofrecen las cadenas globales de valor. Asimismo, se propone la creación de un fondo para financiar estudios y proyectos.
7. **Modificación de Ley de Obra Pública.** Reformar la Ley de Obra Pública y su Reglamento para fortalecer la construcción de infraestructura y edificación, con base en la transparencia, equidad y libre competencia, y vigilar que los procesos de adjudicación directa sean una excepción y no la regla.
8. **Marco regulatorio eficaz.** Impulsar la simplificación y desregulación del sector para contar con un marco regulatorio que estimule la competitividad, el crecimiento económico y el empleo.
9. **Libre concurrencia del sector privado en la industria de la construcción.** Fomentar un esquema de complementariedad por excepción, no por regla, de las fuerzas armadas en materia de construcción, operación y mantenimiento de obra pública. Las fuerzas armadas deben concentrarse en sus funciones constitucionales de defensa y seguridad nacional.
10. **Integralidad de la política de infraestructura.** Fortalecer la vinculación entre la planeación sectorial y territorial de los proyectos de infraestructura estratégica.

Propuestas en materia de logística, comunicaciones y transportes

A fin de reducir los costos logísticos, elevar la competitividad y mejorar la conectividad multimodal, en línea con los objetivos del Plan México, se propone:

1. Incrementar gradualmente la inversión pública hasta ubicarla en 5% o 6% del PIB, destinando la mayor parte de esos fondos a proyectos de infraestructura logística y de transportes, con énfasis en el mantenimiento carretero y ferroviario, modernización de puertos, aeropuertos, terminales multimodales y sistemas de movilidad urbana sostenible.
2. Mejorar la rentabilidad de las inversiones públicas y la calidad de la infraestructura fortaleciendo los procesos de planeación, desarrollo de proyectos, ejecución y evaluación de la infraestructura, innovación y transparencia en la contratación de la obra pública.
3. Crear un instituto u órgano colegiado responsable de planear con visión de largo plazo y definir y priorizar las necesidades de infraestructura, con participación de los sectores público, privado, académico y de especialistas.
4. Impulsar mecanismos transparentes de coinversión público-privada en infraestructura logística y de transportes para complementar los recursos del Presupuesto de Egresos de la Federación (PEF), los cuales son claramente insuficientes para dotar al país de una mejor infraestructura.
5. Vigilar que en todos los proyectos se cumpla con la normatividad en materia ambiental, aprovechando de manera responsable los recursos naturales, el cuidado del entorno urbano, para minimizar el impacto que genera la industria de la construcción y lograr una edificación sustentable.
6. Privilegiar los proyectos de infraestructura que fortalecen las cadenas globales de valor y que contribuyen a detonar nuevas vocaciones productivas regionales, ampliando y mejorando los ejes troncales del sistema carretero, la infraestructura ferroviaria, portuaria, aeroportuaria y logística multimodal.
7. Otorgar la mayor prioridad a las obras logísticas que aceleren la conformación de los 12 polos de desarrollo regional y los corredores económicos interoceánicos, como son el Corredor Económico del Norte (Mazatlán – Matamoros) y el Corredor Económico del Istmo de Tehuantepec.
8. Impulsar las obras de conectividad logística multimodal que articulen los diferentes modos de transporte y rompan los cuellos de botella que se registran en la llamada “última milla”.
9. Incrementar significativamente los recursos destinados a la inversión en mantenimiento para el funcionamiento óptimo de los activos de infraestructura logística y de comunicaciones y transportes del país.
10. Atender prioritariamente la demanda de obras de infraestructura logística y de comunicaciones y transportes que remuevan los obstáculos para aprovechar de manera óptima las oportunidades asociadas al nearshoring.



**Cámara Mexicana de la
Industria de la Construcción**

