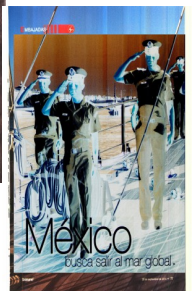




GERARDO YONG/MELCHOR ARELLANO



M

odernizar para transformar, sería la necesidad de fondo para reformar la *Ley de Puertos* (LP)

de 1993, cuya tentativa se ha quedado en el tintero de los intereses cruzados, en especial de aquellos que buscan conservar los privilegios como concesiones iniciales. A más de 20 años de su aplicación, el ordenamiento citado ha sido soporte del modelo de reordenación y privatización portuaria en México, que hizo de este proceso el más exitoso del país e incluso de América Latina. La

inversión en los puertos mexicanos, en materia de equipamiento, ampliación y construcción de nuevas terminales, supera en estos momentos los 20 mil millones de pesos. Por su parte, las inversiones portuarias están por encima de 100 y los puertos se han integrado a las cadenas intermodales como ejes de conexión de los tráficos ferroviarios, carreteros e incluso aéreos. En general, se incrementó la capacidad para recibir buques modernos y de *gran calado*, al igual que mayor integración, eficiencia y competitividad de los mismos, cumpliendo con los estándares internacionales (100 contenedores/hora/buque en promedio).

La mayoría de obras y proyectos deben privilegiar el desarrollo regional, al igual que su vinculación directa entre los

puertos y el transporte marítimo. Se generaron tráficos internacionales de mercancías integrando a diversas ciudades del país y, se amplió la opción de incorporarse al modelo de recintos fiscalizados estratégicos que permiten realizar actividades productivas con valor agregado.

La oportunidad de corregir y re proyectar el rumbo para afirmar el desarrollo portuario nacional, se debe cimentar en modificaciones a la ley en la materia diferentes a las contenidas en el estudio hecho por la SCT (con un costo de 2.3 millones de dólares pagados por ICAVE) para modificar la ley citada, mismas que —por fortuna— no han pasado de insinuaciones. Para empezar, no se ha continuado con el proceso de desincorporación de las administraciones portuarias integrales (APIS) puesto que en su mayoría siguen siendo federales, ni tampoco queda claro si en ade-

lante estas seguirán bajo el dominio de la Federación o los estados. Asimismo, la vigencia de los programas maestros de desarrollo portuario, sigue siendo corta y poco horizontal, lo que afectaría a nuevos concesionarios, que se quejan de los privilegios concedidos a los primeros en beneficiarse del proceso.

Tampoco se trata de imponer una excesiva regulación, que se convierta en camisa de fuerza para el desarrollo de los puertos nacionales, sino de una normatividad que promueva la inversión portuaria, competencia y de seguimien-

to al proceso acotado: no se privatizaron las APIS ni se precisó si el Estado seguirá al frente de estas y sobre todo, la reconversión de los puertos de mayor envergadura o el papel que jugarán para convertirse en HUB (Centro Internacional de Concentración, Consolidación y Distribución de productos y personas) o FEEDERS (alimentadores) en cada litoral: uno en el Pacífico, Lázaro Cárdenas y, otro en el Golfo que no puede ser Veracruz puesto que desde hace tiempo fue rebasado por el comercio global. Se pretendían regular actividades conexas en los puertos (ocupación de zonas, servicios náuticos, ventas al menudeo), invadiendo un mayor ámbito de competencia de la SCT misma y cuya dificultad, daría al traste con una reforma ágil y productiva. El desor-

den en las cotas y zonas específicas (como los servicios no gravados), no se debe a falta de regulación, sino a la carencia de recursos y negligencia de autoridades encargadas de la custodia de los bienes del dominio público y la opacidad de la SCT en la materia.

Lo anterior, se buscó resolver con la creación de las administraciones costeras integrales (ACIS) y su inserción a las reformas a la propia *Ley de Puertos*, figura poco viable puesto que se ocupa de situaciones diferentes a las que dieron origen a la LP misma: facilitación del transbordo de productos entre los modos de transporte marítimo y terrestre, para apoyar el comercio interior y exterior, con rasos que le son propios y soluciones únicas. Todo parece indicar que se busca sobre regular para no resolver, rasgo de nuestro pernicioso "sistema de derecho".

Fecha 28.09.2014	Sección Revista / Falla de origen	Página 77-78
----------------------------	---	------------------------

La oportunidad
de corregir y
reproyectar
el rumbo para
afirmar el desarrollo
portuario nacional,
se debe cimentar en
modificaciones a la ley