

UN
PU
ENTRE DOS
MÉXICOS
ENTE



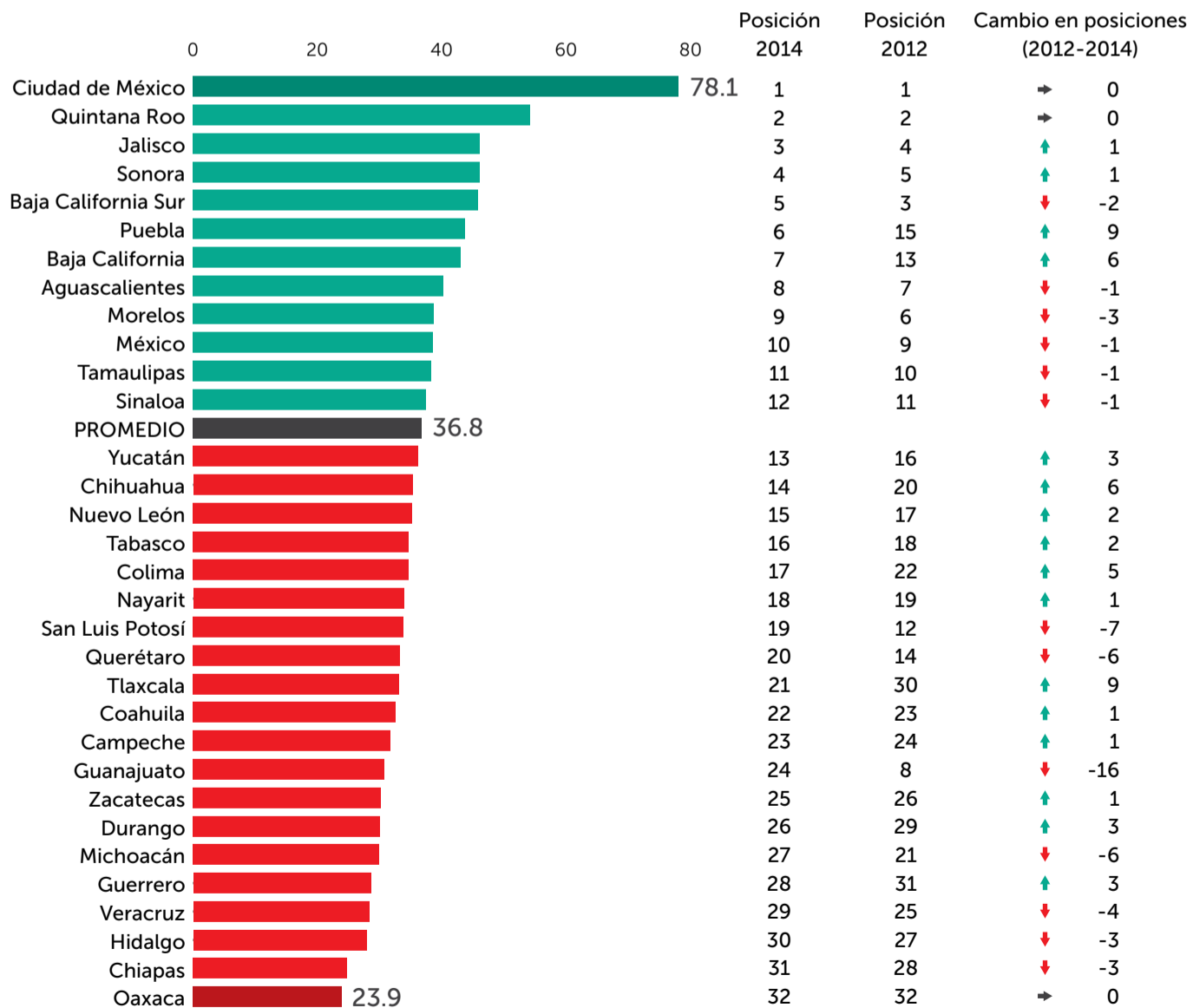
VIII. SECTORES PRECURSORES DE CLASE MUNDIAL

¿Qué mide?

El subíndice de *Precursores* mide a los sectores financiero, de telecomunicaciones y de transporte. Estos sectores son de gran importancia pues se les considera como condiciones necesarias para impulsar el crecimiento económico, la inversión y la generación de empleo, al incidir directamente en muchos otros sectores de la economía. Por ello, su desarrollo es fundamental para mejorar la competitividad de los estados. Este subíndice considera indicadores relacionados con el acceso y uso del internet, las vías físicas de comunicación, ya sea aéreas o terrestres, y el uso y acceso a los servicios financieros.

Ranking del subíndice y cambios en posiciones 2012-2014

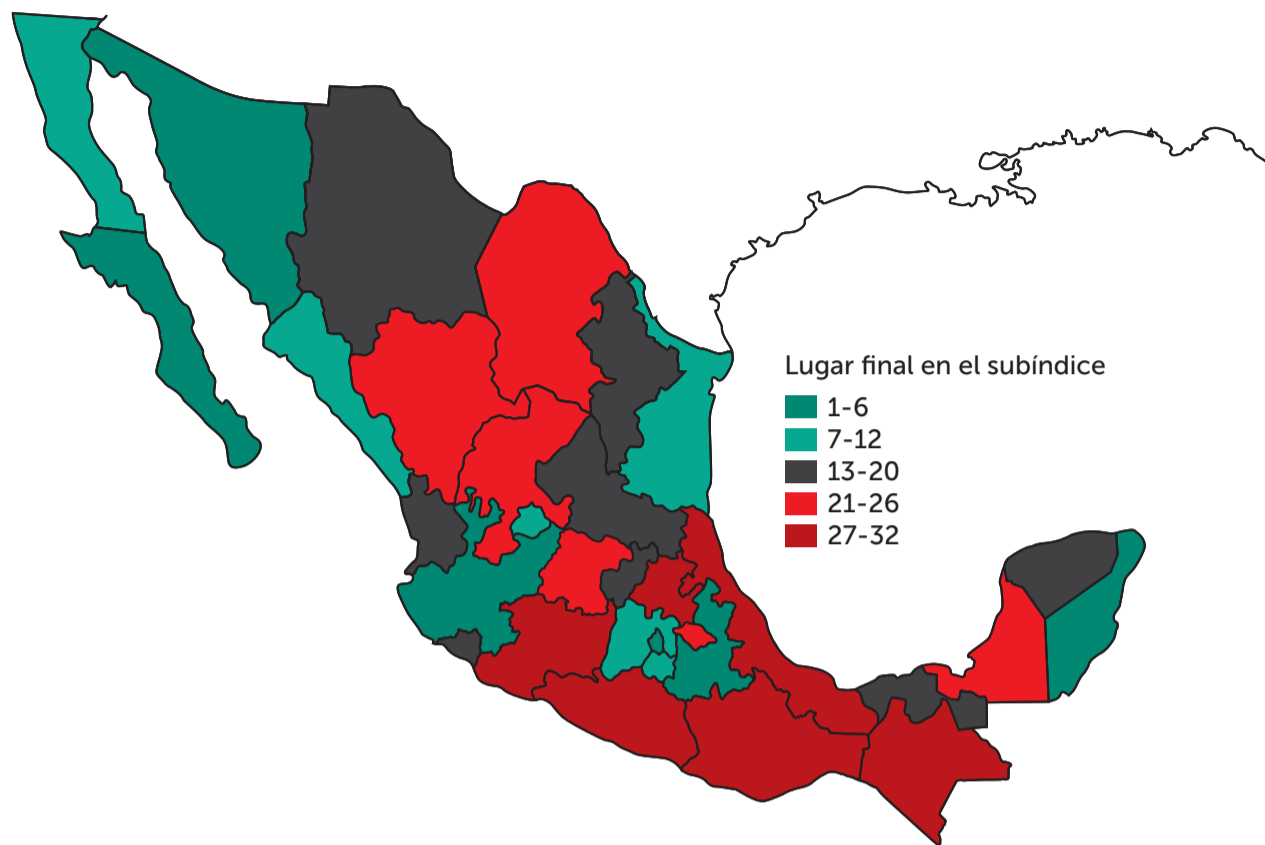
Gráfica VIII.1 Resultados en el subíndice Precursores.



Fuente: IMCO.

Nota: El tamaño de la barra corresponde al puntaje obtenido por el estado en el subíndice analizado.

Mapa VIII.1 Resultados del subíndice Precursores por ubicación geográfica.



Fuente: IMCO.

Resultados por indicador

Tabla VIII.1 Resultados generales por indicador.

Indicador (unidades)	¿Más es mejor?	Promedio 32 estados			Promedio 3 mejores (2014)	Mejor entidad (2014)
		2012	2014	Cambio		
Suscriptores a telefonía móvil (Suscriptores por cada mil habitantes)	Sí	849	851	✓	1,249	Ciudad de México 1,365
Hogares con acceso a internet (Porcentaje del total de los hogares)	Sí	26.6	34.0	✓	54.1	Nuevo León 55.6
Terminales punto de venta (Terminales punto de venta por cada 10 mil adultos)	Sí	78.0	98.8	✓	252.4	Quintana Roo 332.4
Disponibilidad de cajeros automáticos (Cajeros por cada 10 mil adultos)	Sí	5.5	5.6	✓	11.4	Quintana Roo 13.5
Captación de ahorro (Pesos por millar de PIB)	Sí	0.57	0.02	✗	0.19	Puebla 0.47

Fuente: IMCO.

Indicador (unidades)	¿Más es mejor?	Promedio 32 estados			Promedio 3 mejores (2014)	Mejor entidad (2014)
		2012	2014	Cambio		
Penetración del seguro en la economía (Pesos en primas de seguro directo en operaciones de vida individual y/o familiar por millar de PIB)	Sí	5.13	5.66	✓	9.00	Ciudad de México 10.39
Red carretera avanzada (Porcentaje de carreteras que son de alimentadoras estatales o troncales federales)	Sí	46.0	46.0	=	88.1	Ciudad de México, Sonora 100.0
Heridos en accidentes de tránsito terrestre (Heridos por cada 100 mil habitantes)	No	396	371	✓	65	Chiapas 41
Accidentes por malas condiciones de camino (Accidentes por cada 100 mil vehículos)	No	19.8	25.2	✗	0.3	Tabasco 0.2
Flujo de pasajeros aéreos (Pasajeros por cada mil habitantes)	Sí	750	865	✓	5,532	Quintana Roo 10,714
Carga aérea (Kilogramos por cada mil personas)	Sí	3,721	3,743	✓	25,026	Ciudad de México 46,534

Fuente: IMCO.

Los mejores estados

Ciudad de México

La Ciudad de México obtiene el primer lugar en el subíndice *Precursores* porque se encontró entre los primeros tres lugares en nueve los 11 indicadores analizados. Fue el estado con la mayor tasa de suscriptores a telefonía móvil (1,365 suscriptores por cada mil habitantes), la mayor penetración del seguro en la economía (10.39 pesos en primas de seguro directo en operaciones de vida individual o familiar por millar de PIB), el mayor porcentaje de red carretera avanzada (100% de carreteras que son de alimentadoras estatales o troncales federales) y la mayor cantidad de carga aérea transportada (46 mil 534 kilogramos por cada mil personas). Adicionalmente obtuvo el segundo lugar en proporción de hogares con acceso a internet (55%), captación de ahorro (0.09 pesos por millar de PIB) y flujo de pasajeros aéreos (3 mil 841 por cada mil habitantes). Por último, fue el tercer estado con mayor cantidad de terminales punto de venta y cajeros automáticos por cada 10 mil adultos.

Quintana Roo

Quintana Roo se encuentra en segundo lugar debido a que en seis de los indicadores se posicionó en los cuatro primeros lugares. Fue el estado con mayor cantidad de terminales punto de venta (332.4 por cada 10 mil adultos), cajeros automáticos (13.5 por cada 10 mil adultos) y flujo de pasajeros aéreos (10 mil 714 por cada mil habitantes) mientras que obtuvo la tercera posición en suscriptores a telefonía móvil (1,119

por cada mil habitantes) y en carga aérea (8 mil 767 kilogramos por cada mil personas). En hogares con acceso a internet fue el cuarto mejor estado.

Jalisco

Jalisco obtiene el tercer lugar porque en tres de los indicadores se posicionó dentro de los primeros cuatro lugares. Fue el estado con la segunda mayor carga aérea transportada (19 mil 777 kilogramos por cada mil personas) así como el cuarto con mayor penetración del seguro en la economía (7.82 pesos en primas de seguro directo en operaciones de vida individual o familiar por millar de PIB) y flujo de pasajeros aéreos (1,495 por cada mil habitantes).

Los estados con mayores cambios

Puebla (+9)

Con respecto al ranking de 2012, Puebla avanzó nueve lugares (del 15 al seis). Aunque su captación de ahorro se redujo considerablemente de 1.23 a 0.47 pesos por millar de PIB, esta caída no fue tan grande como la del promedio de la muestra de manera que logró avanzar cinco posiciones en el ranking de dicho indicador (de la seis a la uno). Por su parte, la penetración del seguro en la economía aumentó de 4.34 a 4.72 pesos en primas de seguro directo en operaciones de vida individual o familiar por millar de PIB así que se ganaron tres posiciones en el ranking de este indicador.

Tlaxcala (+9)

Con respecto al ranking de 2012, Tlaxcala avanzó nueve lugares (del 30 al 21). Aunque su captación de ahorro disminuyó de 0.0026 a 0.0016 pesos por millar de PIB, esta caída no fue tan grande como la del promedio de la muestra de manera que avanzó 12 posiciones en el ranking de dicho indicador (de la 32 a la 20). Adicionalmente, aumentaron los suscriptores a telefonía móvil de 624 a 839 por cada mil habitantes y la penetración del seguro en la economía de 5.2 a 7.2 pesos de primas de seguro directo en operaciones de vida individual y familiar por millar de PIB.

Guanajuato (-16)

Con respecto al ranking de 2012, Guanajuato cayó 16 lugares (del ocho al 24). Lo anterior se debió a que la captación de ahorro disminuyó considerablemente de 2.69 pesos por millar de PIB a casi cero y, por consiguiente, se retrocedieron 21 posiciones en el ranking de ese indicador (de la primera a la 22). Adicionalmente, la penetración del seguro en la economía se redujo de 5.51 a 5.36 pesos en primas de seguro directo en operaciones de vida individual o familiar por millar de PIB. Esto repercutió con una caída de cinco posiciones en el ranking de tal indicador.

Una mirada al interior del subíndice

Hogares con acceso a internet

- En promedio, solo 34% de los hogares de los estados tenían acceso a internet.
- Nuevo León fue el estado con mayor proporción de hogares con acceso a internet (55.6%), mientras que Chiapas fue el estado con la menor (10%).
- De 2010 a 2014 el promedio nacional de hogares con acceso a internet se incrementó 13 puntos porcentuales al pasar de 21 a 34%.

Disponibilidad de cajeros automáticos

- El promedio de los tres estados con mayor disponibilidad de cajeros automáticos fue de 11.4 por cada 10 mil adultos, mientras que el promedio de los tres estados con la menor disponibilidad fue de 2.5.

Heridos en accidentes de tránsito terrestre

- Nuevo León fue el estado con el mayor número de heridos en accidentes de tránsito terrestre con 1,610 por cada 100 mil habitantes.
- La brecha entre el estado con mayor número de heridos en accidentes de tránsito terrestre (Nuevo León) y el segundo lugar (Colima) fue de 653 por cada 100 mil habitantes.
- Los únicos estados con tasas de heridos en accidentes de tránsito terrestre menores a 100 por cada 100 mil habitantes fueron: Chiapas (41), México (64) Oaxaca (92) y Guerrero (94).

Flujo de pasajeros aéreos

- Quintana Roo y la Ciudad de México fueron los estados con mayor flujo de pasajeros aéreos con 10 mil 714 y 3 mil 841 pasajeros por cada mil habitantes respectivamente.
- Solo seis estados tuvieron tasas de flujo de pasajeros aéreos superiores a mil pasajeros por cada mil habitantes: Quintana Roo, Ciudad de México, Baja California Sur, Jalisco, Baja California y Nuevo León.

IMCO PROPONE

Los estados pueden tener una incidencia importante en mejorar el desempeño de la infraestructura en sus localidades. Los sectores económicos que mejor funcionan en una economía moderna son los que están mejor conectados. Desde la manufactura avanzada hasta las telecomunicaciones, desde la banca hasta las autopistas, los estados que son exitosos en lograr economías de red acceden a mayores niveles de desarrollo económico.

Infraestructura de transporte

Antes de realizar proyectos de infraestructura, los estados mexicanos se beneficiarán enormemente de invertir en un estudio de costo beneficio, que considere distintos escenarios de aforo vehicular, mantenimiento, siniestralidad, vicios ocultos, costos de construcción y tiempo de despliegue, con el fin de evaluar la pertinencia de las obras desde antes de comprar el primer camión de material. Un proyecto deseable a ojos de la clase política del estado no necesariamente será rentable socialmente. Probablemente las inversiones en transporte público al interior de las ciudades puedan tener una mayor rentabilidad social y económica que las infraestructuras de conexión interurbana.

Algunos tipos de infraestructura, como las carreteras rurales, se han convertido en un eufemismo para disfrazar una corrupción importante en el presupuesto asignado a estas vías. En general, los estados podrían beneficiarse enormemente siguiendo los siguientes lineamientos antes de construir infraestructura carretera:

- Contratación transparente, mediante licitación, de análisis costo-beneficio independientes y honestos, que midan la rentabilidad para la sociedad de manera integral.
- El análisis costo-beneficio idealmente incluirá el ahorro en tiempo de las personas restando el costo de oportunidad del dinero que pagan en cuotas y peajes, la rentabilidad del operador privado en caso de asociaciones público-privadas (APPs) u operadores privados, y los compromisos permanentes de gasto para todos los niveles de gobierno. Si el operador quiebra, seguramente se requerirá un rescate gubernamental, que acabarán pagando los contribuyentes.
- Publicar los análisis costo-beneficio y los criterios de elección de proyectos en los sitios de transparencia estatales.
- Hacer públicos los costos indicativos y el desempeño de los distintos contratistas en la ejecución de la obra pública.
- Tomar en cuenta las economías de aglomeración en la construcción de infraestructura. Los

municipios son un orden de gobierno que no tiene recursos ni tiempo suficiente para la construcción de su propia infraestructura. Donde la infraestructura genera más externalidades positivas es en las ciudades. Las ciudades con intervenciones fuertes de sus gobiernos estatales se han convertido en ejes del desarrollo empresarial e industrial de diversos estados en los últimos 20 años, como las ciudades de Guanajuato, Querétaro y Puebla. En contraste, las ciudades donde el gobierno estatal no interviene virtuosamente como Cuernavaca han tenido retrocesos.

- Hacer transparentes los aforos, recaudación por cuotas, accidentes, y cualquier información que se genere en las carreteras. Dado que muchas APP tienen contratos que mandatan subsidios en caso de aforos bajos, la información de aforo vehicular es clave para entender si la operación de la APP ocurre bajo criterios de rentabilidad pública.
- Privilegiar la construcción de vías con las especificaciones necesarias para conectar las ciudades y centros de distribución con las autopistas de altas especificaciones.
- Instrumentar mecanismos de inspección en patio de maniobra, auditoría y auto-regulación para evitar malas prácticas que redunden en la sobrecarga de transportes pesados.
- Impedir la instalación de comercios en acotamientos o la venta de productos en las autopistas estatales o federales. El riesgo al que se somete a la población que ahí consume y labora es enorme. La construcción y respeto de acotamientos debería ser una prioridad para todas las carreteras del país.
- Usar la infraestructura vial para empaquetar otro tipo de infraestructuras, como las de telecomunicaciones, recolección de agua pluvial, electricidad, ferrocarril, entre otros.
- Realizar el mayor número de inspecciones de mercancía en las instalaciones de la empresa mediante una pre-verificación de cumplimiento de las reglas para no realizarlas en la frontera. La constelación de inspectores (desde SENASICA-SAGARPA, hasta Marina, Ejército, PGR, Economía, Hacienda) debe reconocer los contenedores sellados. Todo lo demás, debe someterse a revisiones no invasivas (con tecnología de rayos gamma, por ejemplo).
- Resolver los problemas de supervisión de transportes pesados. IMCO realizó un reporte en la materia que debe atenderse. Desde la renovación de la flota vehicular, hasta las inspecciones en patio para resolver problemas de condiciones físico-mecánicas de los vehículos, introducción de GPS y tecnología celular de localización, gobernadores de velocidad, frenos ABS y suspensiones neumáticas, SCT debe establecer un ecosistema de empresas auditoras y verificadoras de cumplimiento de estándares de carga pesada, con metas de cero accidentes.
- Intervenir, través de COFECE, el mercado de trenes para fomentar la competencia, atraer más inversión al sector y asegurar que las empresas existentes compitan adecuadamente.

Infraestructura de telecomunicaciones

- Hacer transparente la regulación del Estado y de todos sus municipios en materia de infraestructura de telecomunicaciones, en coordinación con el Instituto Federal de Telecomunicaciones (IFT).
- Poner a disposición de las empresas de telecomunicaciones las azoteas de los edificios públicos estatales y municipales, para mejorar la competitividad de las ciudades del estado.

-
- Hacer una prioridad estatal el despliegue de las redes de radiofrecuencia, fibra óptica o cualquier otro medio para la conexión de la población, e impedir las prácticas de extorsión a nivel local que sufren las empresas de telecomunicaciones por la instalación de infraestructuras como las antenas de celular.

Acceso a servicios financieros y educación financiera

- Inclusión de educación financiera en los programas de estudio a nivel secundaria y preparatoria.
- Generación de incentivos selectivos para el acceso a servicios financieros para la población típicamente no incluida, programas de bancarización en comunidades alejadas y promoción del uso de terminales electrónicas en comunidades rurales para entrega de apoyos sociales.
- Medición y reducción al mínimo del monto de los pagos que realiza el gobierno estatal con uso de efectivo. Además de limitar la penetración bancaria, el pago en efectivo es vehículo facilitador de la corrupción.

Establecimiento de negocios

- Implementar medidas de mejora regulatoria que simplifiquen los procesos relacionados con la apertura y operación de las empresas. Adoptar las mejores prácticas a nivel nacional.
- Establecer verdaderas ventanillas únicas de trámites que consideren las regulaciones a nivel municipal.
- Impedir la extorsión a los negocios por parte de servidores públicos estatales y municipales, la extracción de rentas y la clausura injustificada de establecimientos. La clausura de negocios debería ser la excepción, no la regla, y sólo por causa grave que ponga en riesgo la seguridad de las personas.