

## **LOS PUERTOS MEXICANOS. RETOS REGULATORIOS PARA SU COMPETITIVIDAD**

Gerardo Carrillo A.  
Economista, ITAM, México  
[gecarria@hotmail.com](mailto:gecarria@hotmail.com)

### *Sumario*

*Este ensayo analiza brevemente el papel del Estado en el sector portuario. A la luz de algunas teorías en materia de regulación económica se encuentran algunos aspectos que han afectado negativamente la eficiencia de los puertos mexicanos y, por ende, el desarrollo del país.*

*Palabras clave: Regulación, puertos, eficiencia, México*

### **Introducción**

Durante la mayor parte del siglo XX, el papel que jugó el Estado mexicano en el desempeño de la economía nacional estuvo caracterizado por un intervencionismo que muchas veces tuvo consecuencias muy costosas para la sociedad. Ciertamente algunos períodos resultaron particularmente complicados; por ejemplo, luego de la destrucción material e institucional que acompañó al movimiento revolucionario iniciado en 1910, el Estado tuvo que reconstruir un marco institucional que permitiera edificar los ideales de inversión y crecimiento económico contemplados en la Constitución de 1917. De manera similar, la Segunda Guerra Mundial se constituyó como el fundamento de la industrialización basada en la sustitución de importaciones, en la que el Estado invertía en actividades intensivas en capital que suministraban los insumos a la industria privada, que producía los bienes de consumo final.

Posteriormente, durante el periodo conocido como el Desarrollo Estabilizador (1954 – 1970), el Estado promovió una mayor participación de la inversión privada, con base en un entorno macroeconómico estable y barreras arancelarias y no arancelarias, privilegios fiscales y regulaciones que frenaban la libre concurrencia a la mayoría de los mercados. De tal suerte que no existían incentivos para incrementar la productividad de la industria nacional y el Estado tuvo que regresar a promover el desarrollo a través de una inversión pública más dinámica, financiada muchas veces con endeudamiento externo. Entre 1970 y 1982 el sector paraestatal creció exponencialmente (por la estrategia expansionista del Estado y por el rescate masivo de empresas quebradas) y el entorno macroeconómico se deterioró significativamente. La tutela omnipresente del Estado desplazó la libre iniciativa de los particulares a cambio de derroche, corrupción y distribución de rentas a muy pocos participantes de la economía, además de que se introdujeron distorsiones al funcionamiento eficiente de los mercados, con un costo social enorme.

Con el fin de propiciar un crecimiento sostenido en la economía (y en parte porque no había de otra) a partir de 1982 se inició en México un proceso de apertura comercial y de fortalecimiento de las instituciones promotoras de la economía de mercado. Se procedió a la desincorporación de actividades que malamente estaban restringidas al Estado y a la promoción de la participación de capital privado en diversos sectores productivos. Ello no se limitó a una simple transferencia de recursos productivos al sector privado, sino que implicó una redefinición del papel del Estado, que no se retrajo de su mandato legal, sino

que ha tratado de propiciar un entorno macroeconómico permanentemente estable y así generar mejores oportunidades de desarrollo social.

No siempre se ha tenido éxito en la consecución de estas metas, tanto por la incapacidad o inexperiencia de los gobiernos en turno, como por el reciente incremento en la competitividad política del país y el consecuente "equilibrio de fuerzas" en el Congreso de la Unión, que desafortunadamente ha derivado en una parálisis gubernamental en muchas áreas que requieren una segunda o tercera generación de reformas. A la luz de lo anteriormente expuesto, este ensayo comenta el papel del Estado en el sector portuario, en relación con lo que establecen algunas teorías en materia de regulación económica.

### **La reorganización de la industria portuaria**

Según el análisis normativo como una teoría positiva, la regulación económica pretende salvaguardar el interés público, por lo que la regulación de la industria portuaria estaría dictada por una legítima preocupación del Gobierno Federal para procurar que los servicios portuarios se brinden a todos los usuarios a precios razonables y con altos niveles de calidad. No obstante, la industria marítimo-portuaria no escapaba al estatismo predominante en el resto de la economía nacional y el marco regulatorio prevaleciente en el sector hasta antes de la promulgación de la Ley de Puertos en 1993.

Hasta 1991 los puertos comerciales eran administrados centralmente por Puertos Mexicanos, un organismo desconcentrado de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT). A pesar de que la legislación vigente en la materia (la Ley de Navegación y Comercio Marítimos), contemplaba la administración privada del sector, en la práctica Puertos Mexicanos administraba, operaba y construía todas las instalaciones portuarias, además de que tenía la responsabilidad del dragado y prestaba todos los servicios portuarios. Asimismo, existía una tarifa uniforme en todos los puertos que no reflejaba las diferencias de costos, no permitía recuperar la inversión ni reconocía los grados de congestión en cada puerto. Por tanto, existían subsidios cruzados entre los puertos que derivaban en flujos de tráfico que no reflejaban las características de cada entidad, además de que se generaba un uso poco racional e ineficiente de las instalaciones.

Al interior de los puertos, los usuarios estaban obligados a contratar los servicios con el único sindicato de cada puerto a través de contratos laborales y no mercantiles, que contemplaban tarifas que no permitían negociación por volumen o frecuencia ni reconocían el avance tecnológico del sector. Asimismo, no existían incentivos para incrementar la productividad del trabajo, ya que los usuarios pagaban directamente al sindicato (que repartía apenas el 6% de los ingresos a los trabajadores); lejos de fomentar los niveles de productividad, el esquema de tarifas inducía retrasos intencionales para aumentar los ingresos de los sindicatos. Como resultado, los niveles de productividad y eficiencia en los puertos eran sumamente bajos y las tarifas portuarias elevadas, por lo

que las líneas navieras preferían arribar a puertos norteamericanos para de ahí transportar la mercancía por carretera hacia los distintos centros de consumo del país.

En materia de teorías de regulación económica, de acuerdo con George Stigler, la arena política está conformada por individuos que tienden a estar mal informados y delegan la toma de decisiones a los partidos políticos, que por su parte buscan la coalición de intereses electorales más estables, característica que generalmente se encuentra en las industrias, ya que tienen costos de organización e información sustancialmente inferiores a los de los individuos comunes. Por ende, la regulación económica no pretende proteger el interés de la sociedad en su conjunto, sino que es un servicio del Estado que es adquirido por la industria con el fin de recibir los beneficios políticos de los partidos a través de regulaciones favorables para sus propios intereses.

Hasta 1993 la hipótesis de Stigler parece ser acertada, ya que la regulación de la industria portuaria reflejaba la incapacidad de los usuarios por medir el costo que les generaban las políticas que desde el Estado protegían únicamente los intereses de los sindicatos portuarios. Sin embargo, a partir de la requisita del Puerto de Veracruz en 1991 y con la publicación de la Ley de Puertos en 1993, las autoridades modificaron radicalmente el marco regulatorio, permitiendo la participación de la inversión privada tanto en la administración, como en la prestación de los servicios portuarios.

En particular, la Ley de Puertos contempla la autonomía financiera, de gestión y operación de los puertos constituidos en administraciones portuarias integrales (APIs). En consecuencia, entre las medidas más importantes se encuentra la reestructuración de las tarifas por uso de infraestructura, que comenzaron a reflejar los costos de la infraestructura en cada puerto, terminando con los subsidios cruzados y las distorsiones en los flujos de tráfico que generaba la tarifa uniforme. Adicionalmente, al interior de cada puerto se liquidaron a los trabajadores de las empresas de servicios portuarios para terminar con la exclusividad de los sindicatos únicos en la prestación de servicios; estos fueron reemplazados en la mayoría de los puertos por varias empresas que ahora prestan los servicios portuarios en un ambiente competitivo y cuentan con trabajadores que se emplean bajo contratos laborales modernos que los protegen e incentivan la productividad. Como era de esperarse, aumentaron drásticamente tanto los niveles de eficiencia y productividad, como la remuneración a los trabajadores portuarios y el movimiento de carga en todos los puertos del país, al tiempo que las tarifas por la prestación de los distintos servicios presentaron reducciones significativas.

A la luz de este nuevo marco regulatorio, no es muy apropiado recurrir a la teoría de Stigler, en virtud de que las ventajas en costos de información y organización de los productores sobre los consumidores suelen ser estables. No obstante, las teorías de Sam Peltzman y Gary Becker pueden encontrar en la apertura comercial de la economía mexicana el motivo perfecto para explicar el cambio tan drástico en la política del Estado hacia el sistema portuario del país.

Con base en el marco teórico de Stigler, Peltzman desarrolla una teoría propia según la cual los políticos no favorecen a un solo grupo de interés, sino que optimizan la distribución de los beneficios regulatorios entre distintos grupos. De acuerdo con este enfoque, la apertura comercial y el aumento previsible en la demanda de servicios portuarios de calidad, provoca que la distribución de rentas que favorece claramente al productor deje de ser la solución óptima para el regulador que pretende maximizar su riqueza política. Por consiguiente, como respuesta a las nuevas condiciones del mercado, la Ley de Puertos redistribuyó las rentas de la manera más conveniente para los intereses políticos del regulador.

Por otra parte, el argumento central de Becker sostiene que las pérdidas en bienestar que genera una regulación sesgada se incrementan a tasas crecientes, de modo que el aumento marginal en la pérdida en bienestar debilita progresivamente a los ganadores en relación con los perdedores de cualquier reglamentación. Desde esta perspectiva, la inminente entrada en vigor del Tratado de Libre Comercio de Norteamérica permitía predecir que la regulación vigente hasta 1991 generaría una pérdida en bienestar de proporciones mayúsculas, por lo que la Ley de Puertos fue una respuesta para regresar a un balance entre las pérdidas marginales de los sindicatos y los navieros.

**La verdadera redistribución de rentas de la Ley de Puertos**

Desde 1994, el Gobierno Federal ha adjudicado directamente la concesión en API de los puertos más importantes a sociedades mercantiles de participación estatal mayoritaria. En particular, el 57% de los Puertos y Terminales del país, a través de los cuales se mueve más del 70% de la carga total del sistema portuario nacional, han sido concesionados a alguna API. A pesar del avance en el marco regulatorio que significó la entrada en vigor de la Ley de Puertos, hasta la fecha únicamente la API de Acapulco ha sido privatizada. El resto forma parte de la administración pública paraestatal: Cabo San Lucas y Huatulco son APIs Federales dependientes del Fondo Nacional de Apoyo al Turismo (FONATUR), mientras que Baja California Sur, Campeche, Tabasco y Quintana Roo<sup>1</sup> cuentan con APIs estatales. Las demás dependen de la SCT<sup>2</sup>; si bien la Ley Federal de las Entidades Paraestatales (LFEP) y su Reglamento (RLFEP) consideran que gozan de autonomía de gestión para el cumplimiento de sus objetivos y metas, también establecen que se deben sujetar a los sistemas de control que regulan a la administración pública.

Un aspecto fundamental de la regulación de las APIs como empresas de participación estatal mayoritaria se refiere a la composición de sus consejos de administración, ya que los integrantes que representan a la administración pública federal son designados por la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante (CGPMM, perteneciente a la SCT) y deben constituir más de la mitad de los miembros de dichos consejos (LFEP artículo 43; RLFEP artículos 9 y 19). Para que las sesiones de los consejos administrativos tengan

---

<sup>1</sup> Cozumel cuenta con una Administración Costera Integral Sustentable (ACIS).

<sup>2</sup> En el Pacífico: Ensenada, Guaymas, Topolobampo, Mazatlán, Puerto Vallarta, Manzanillo, Lázaro Cárdenas, Salina Cruz y Puerto Chiapas. En el Golfo-Caribe: Altamira, Tampico, Tuxpan, Veracruz, Coatzacoalcos, Dos Bocas y Progreso.



validez, se requiere la asistencia de por lo menos la mitad más uno de sus miembros y que la mayoría de los asistentes sean representantes de la administración pública federal (artículo 35 LFEP). Toda vez que las resoluciones se toman por mayoría de votos de los miembros presentes, cualquier resolución del consejo de administración de las APIs en última instancia es tomada por los integrantes designados por la SCT a través de la CGPMM; es decir, en tanto empresas de participación estatal mayoritaria, la desincorporación de las APIs es muy relativa.

Para dotar de cierta autonomía a las APIs, al interior de cada una se constituye un comité de operación, en el que se integran el capitán de puerto y las demás autoridades correspondientes, así como representantes de los usuarios, prestadores de servicios y operadores del puerto (artículo 57 Ley de Puertos). Adicionalmente, el gobierno de la entidad federativa en la que se ubique la API puede constituir una comisión consultiva, formada con representantes de los gobiernos estatal y municipal, así como de las cámaras de comercio e industria de la región, de los usuarios, del administrador portuario y de los sindicatos (artículo 42). Tanto el comité, como la comisión pueden emitir recomendaciones sobre la operación del puerto y en relación con los aspectos que puedan afectar la actividad urbana y el equilibrio ecológico de la zona. Sin embargo, la API no está obligada a seguir dichas recomendaciones, aunque debe notificarlo a la comisión, que a su vez puede informarlo a la SCT para que resuelva lo que corresponda. Es decir, la participación de los diferentes sectores que concurren a la actividad portuaria es muy limitada y la última palabra la sigue teniendo la SCT.

De acuerdo con la propia LFEP, los títulos representativos del capital de la administración pública federal se pueden enajenar cuando ya no resulte conveniente conservar a alguna API como entidad paraestatal desde el punto de vista de la economía nacional o del interés público (artículo 32). En este sentido, no es fácil entender porqué en 1996 se consideró que no resultaba conveniente conservar a la API Acapulco y desde entonces no se ha desincorporado API alguna. Tal pareciera que efectivamente la Ley de Puertos introdujo una redistribución de las pérdidas marginales, pero en lugar de hacerlo a favor de los navieros, lo hizo a favor del propio Gobierno Federal.

### **Regulación tarifaria**

En materia de regulación tarifaria, la Ley de Puertos faculta a la SCT para establecer tarifas y precios máximos, así como mecanismos de ajuste y periodos de vigencia cuando no existan opciones portuarias o de otros modos de transporte que propicien un ambiente de competencia razonable (artículo 60); además, la regulación de precios debe permitir la prestación de los servicios y la explotación de los bienes en condiciones satisfactorias de calidad, competitividad y permanencia (artículo 61)<sup>3</sup>.

---

<sup>3</sup> En adición, el RLFEPE establece que los precios y tarifas de las entidades paraestatales se deben fijar considerando el costo de producción, conforme a criterios de eficiencia económica y saneamiento financiero.

Como ya se mencionó, hasta 1993 los puertos cobraban una tarifa uniforme que derivaba en subsidios cruzados y distorsiones en el tráfico marítimo. A partir de la entrada en vigor de la Ley de Puertos, la SCT llevó a cabo un estudio de los principales costos de operación en las APIs, con el fin de establecer tarifas que permitieran recuperar dichos costos y al mismo tiempo reflejaran las diferencias entre un puerto y otro. Por lo tanto, como parte de los títulos de concesión de las APIs se incluyeron las bases para fijar las tarifas por el uso de infraestructura portuaria, de acuerdo con los siguientes conceptos:

TARIFA	CRITERIO DE COBRO <sup>4</sup>
Puerto Fijo	Se cobra a cada embarcación comercial que ingrese o haga uso del recinto portuario
Puerto Variable	Se paga en función del tamaño de cada embarcación, medido en unidades de arqueado bruto
Atraque <sup>5</sup>	Se cobra por metro de eslora total por el tiempo de estadía (hora o fracción) a las embarcaciones comerciales que permanezcan atracadas, abarloadas, arrejeradas o acoderadas, de manera directa o indirecta al muelle
Muellaje	Se paga una cuota por tonelada o fracción de mercancías que se

---

<sup>4</sup> Las Tarifas de Puerto Fijo, Puerto Variable y Atraque se cobran a las embarcaciones comerciales de 500 o más unidades de arqueado bruto o de 45 o más metros de eslora total, con excepción de aquellas estipuladas en las reglas de aplicación de cada puerto.

<sup>5</sup> Las terminales especializadas en manejo de contenedores suelen tener una Tarifa de Atraque más elevada, por lo que existe la distinción entre Atraque General y Atraque Especializado.

	cargue o descargue en los muelles del recinto portuario
--	---

Desde una perspectiva de organización industrial, si suponemos que los representantes de la SCT en los consejos de administración de las APIs dejan que estas compitan entre sí, teóricamente nos ubicamos en una industria en la que la actividad de cada API afecta el desempeño de las demás; es decir, existe interacción estratégica entre agentes económicos y es posible analizar los resultados bajo el enfoque de la teoría de juegos. En este sentido, si el equilibrio de Bertrand fuera aplicable a la industria portuaria, ante la presencia de más de un puerto no sería necesaria una regulación a las tarifas, ya que los participantes en la industria cobrarían precios equivalentes a sus costos marginales.

No obstante, con base en un modelo de diferenciación de producto desarrollado por Harold Hotelling se puede demostrar que el costo de transporte terrestre se constituye como un factor de diferenciación horizontal entre los puertos, que en un entorno de tarifas no reguladas les permite fijar precios superiores a sus costos marginales. Bajo este marco, la regulación inicial a las tarifas portuarias no solo atendió a la necesidad de terminar con los subsidios cruzados entre los puertos, sino que también puede entenderse como la respuesta de la SCT a los altos precios que pudieran fijar las APIs, que tendrían como consecuencia una disminución en la actividad económica de los usuarios y una redistribución de rentas hacia los puertos socialmente costosa.

Durante los años que siguieron a la publicación de la Ley de Puertos, lo más importante era contar con tarifas en función de los costos en cada API, más allá de otro tipo de criterios<sup>6</sup>. En un principio, la SCT consideró la información disponible más reciente sobre los costos de los puertos y posteriormente las tarifas se fueron ajustando a fin de asegurar el equilibrio financiero de las APIs. Mientras duró la regulación tarifaria, los puertos pudieron obtener ganancias adicionales a través de investigación y desarrollo encaminados a disminuir los costos por debajo del nivel que inicialmente conoció la SCT; es decir, el rezago regulatorio permitió que los puertos retuvieran para su beneficio todos los ahorros que resultaran de alguna innovación.

La SCT modificó el procedimiento para fijar las tarifas por uso de infraestructura a partir del 1º de enero de 2002: en lugar de hacerlo en forma centralizada, cada API tiene la facultad de proponer sus propias tarifas, que de cualquier forma tienen que ser autorizadas en última instancia por la SCT para estar vigentes. De acuerdo con los lineamientos que rigen a las empresas de participación estatal mayoritaria, en la práctica el Gobierno Federal aún tiene la posibilidad de intervenir en la decisión de las tarifas que cobran los puertos en dos fases: de origen, con los representantes de la SCT en los consejos de administración de las APIs y luego en una segunda etapa, al momento de emitir o no la autorización final de las tarifas. En cualquier caso, de acuerdo con la hipótesis de Becker, es posible que la aparente liberación de las tarifas portuarias se

---

<sup>6</sup> Como pudiera ser el establecimiento de tarifas en los que la desviación porcentual con respecto al costo marginal fuera inversamente proporcional a la elasticidad-precio de la demanda (precios de Ramsey).

constituya como la distribución óptima de las pérdidas marginales entre los consignatarios y los puertos. Similarmente, según la teoría de Peltzman, la liberación tarifaria puede constituirse como la política que mejor distribuye las rentas entre navieros y puertos, desde el punto de vista de la SCT.

Por otra parte, un resultado interesante del modelo de Hotelling es que el poder de mercado de las APIs está inversamente relacionado con el costo de transporte terrestre; por lo tanto, el papel de las carreteras y ferrocarriles es trascendental, toda vez que al mantener en buen estado las comunicaciones terrestres se reduce el poder de mercado de los puertos. Adicionalmente, las tarifas (liberadas) que fijan los puertos bajo los supuestos de un modelo de diferenciación horizontal de producto no desaparecen por completo las rentas de los consignatarios de la carga; por lo tanto, es posible demostrar que en un juego repetido, los puertos pueden tener incentivos para coludirse y extraer las rentas a los consignatarios, lo que derivaría en un nivel de precios aún mayor. Más aún, si los representantes de la SCT en los consejos de administración de las APIs no tienen mucho interés en favorecer el desarrollo de una industria competitiva, es posible anticipar que las tarifas autorizadas por la SCT busquen de origen extraer la renta a los usuarios de las instalaciones portuarias.

### **Regulación con información asimétrica**

De acuerdo con David Baron y Roger Myerson, en la realidad el problema fundamental al que se enfrentan las agencias reguladoras es que las empresas reguladas suelen poseer más información sobre aspectos clave como las preferencias de los consumidores, las características de la función de producción y el esfuerzo que debe emplearse para producir eficientemente. Esto es, existe una asimetría de información entre la SCT y las APIs, que no podrá ser eliminada completamente aún si la regulación contempla requerimientos de información, auditorías o si la SCT gana experiencia.

Dado que el puerto siempre tendrá más información sobre su ambiente económico, tratará de aprovecharla para extraer alguna renta de los consumidores y el objetivo del regulador consiste en desarrollar mecanismos de regulación por incentivos que usen eficientemente la información que SCT dispone. El dilema central bajo este marco consiste en que cuando la SCT pretende despojar de todas las rentas al puerto, al mismo tiempo elimina los incentivos para producir eficientemente; pero si permite al puerto disfrutar de todo el ahorro en costos por mayores esfuerzos, estaría beneficiando los intereses del mismo a costa de los consumidores. En términos de Becker, el objetivo del regulador consiste en distribuir eficientemente la pérdida en bienestar generada por la ventaja informativa de la empresa.

En un modelo formal para derivar la regulación óptima bajo información asimétrica a partir de una relación agente-principal, se puede demostrar que la asimetría de información permite disfrutar una renta a los puertos, toda vez que las APIs eficientes

pueden simular a las ineficientes empleando menores niveles de esfuerzo y en el óptimo la SCT debe ceder rentas socialmente costosas para inducir un mayor esfuerzo de los puertos eficientes. Además, la información asimétrica disminuye el nivel esperado de esfuerzo, ya que a la SCT no le conviene inducir grandes niveles de esfuerzo de los puertos ineficientes, porque al hacerlo promueve la imitación (y la renta) de los eficientes.

En el modelo de Hotelling, la demanda residual y las utilidades de cada puerto en el mercado son inversamente proporcionales a su costo marginal, por lo que en un escenario con tarifas liberadas pueden existir incentivos para que los puertos impriman un nivel de esfuerzo que resulta socialmente óptimo. No obstante, en equilibrio aún los puertos ineficientes pueden cobrar tarifas superiores a sus costos marginales, derivando en pérdidas en bienestar superiores al óptimo social que se obtiene cuando el regulador sabe que se enfrenta a un problema de riesgo moral (desconoce el nivel de esfuerzo de los puertos) y selección adversa (ignora si el puerto es eficiente o no).

Por otra parte, el artículo 37 de la Ley de Puertos establece que las APIs cubrirán una única contraprestación al Gobierno Federal por el uso, aprovechamiento y explotación de los bienes del dominio público y de los servicios concesionados, la cual pudiera ser una herramienta para inducir indirectamente el nivel de esfuerzo óptimo de los puertos eficientes, sin ceder una renta demasiado elevada. No obstante, la Ley establece que las bases de la contraprestación en cuestión se determinan en función de otros factores: el valor comercial de los bienes concesionados, la potencialidad económica del puerto y el



plazo de la concesión; por lo tanto, el pago de las APIs es totalmente independiente de su nivel de esfuerzo. Adicionalmente, las multas y sanciones previstas en Ley (artículo 65) se aplican cuando las APIs operan sin los permisos, concesiones o autorizaciones correspondientes, pero en ningún caso consideran la posibilidad de infraccionar un pobre desempeño. Es decir, pareciera que el marco regulatorio de la Ley de Puertos no considera relevante el papel de los incentivos en un entorno de información asimétrica.

De hecho la contraprestación que pagan las APIs ni siquiera ha respetado los fundamentos de cobro establecidos en Ley, sino que se ha fijado ya sea como un porcentaje de los ingresos o a través de *coeficientes de contraprestación*<sup>7</sup>, que originalmente reflejaban el costo de capital implícito en las tarifas por uso de infraestructura portuaria; de este modo, el pago de las APIs depende del número y tamaño de las embarcaciones que usan el puerto, el tiempo de atraque y la carga movilizada en el recinto portuario<sup>8</sup>. Esto es, la contraprestación que actualmente pagan las APIs está directamente relacionada al nivel de operaciones en cada una de ellas, por lo que se constituye como un gravamen a la actividad portuaria, que no solo desinhibe el nivel de esfuerzo óptimo, sino que además no impide que los puertos cobren precios superiores a sus costos marginales, derivando en distorsiones que se suponen socialmente costosas.

---

<sup>7</sup> Con excepción de Dos Bocas y Puerto Vallarta, el pago de las APIs a cargo de la SCT se determina en función de los coeficientes de contraprestación. El resto paga un porcentaje de sus ingresos.

<sup>8</sup> Los coeficientes de contraprestación de Puerto Fijo, Puerto Variable, Atraque y Muellaje se siguen cobrando, a pesar de que el criterio de fijación de las tarifas correspondientes se modificó hace 8 años.

Para contrarrestar los efectos de la asimetría de información, la SCT pudiera tomar como ejemplo las reformas a los marcos regulatorios que algunos estados del país han llevado a cabo en materia de Proyectos de Prestación de Servicios (PPS), para los cuales se establece que el pago que recibe el concesionario, está en función de ciertos indicadores de desempeño. Alternativamente, en tanto sea posible filtrar la incertidumbre agregada a través de la evaluación del desempeño relativo de cada puerto y conforme se asemejen las tecnologías entre los puertos, es posible demostrar que la SCT podrá utilizar la competencia por comparación para disminuir la asimetría de información.

### **API Acapulco**

Para finalizar, resulta interesante analizar el criterio tarifario y la contraprestación que se han aplicado a la única API que ha sido privatizada. Por el lado de las tarifas, desde que fue vendida, API Acapulco pudo determinar sus tarifas por uso de infraestructura portuaria libremente, sin tener que contar con la autorización de la SCT. En cuanto a la contraprestación, se estableció un monto fijo, presumiblemente en función del valor comercial de los bienes concesionados, la potencialidad económica del puerto y el plazo de la concesión, al cual se aplica un crecimiento real anual de 3%, de modo que API Acapulco puede retener para su beneficio todos los ahorros que resulten de cualquier innovación y/o nivel de esfuerzo adicional.

Por lo tanto, se dotaron todos los incentivos a la API Acapulco para que imprima un nivel de esfuerzo socialmente óptimo, pero con la posibilidad de fijar libremente precios superiores a su costo marginal prácticamente hasta un nivel equivalente al de un monopolio no regulado, con las distorsiones de mercado que ello implica.

## **Bibliografía**

Aspe Armella, Pedro Carlos, El camino Mexicano de la transformación económica, Fondo de Cultura Económica, 1993.

Baron, David P. and Roger B. Myerson, Regulating a Monopolist with Unknown Costs, *Econometrica*, Vol. 50, No. 4 (1982), p. 911-930.

Becker, Gary S., A theory of Competition among Pressure Groups for Political Influence, *The Quarterly Journal of Economics*, Vol. 98, No. 3 (1983), p. 371-400.

Joskow, Paul L. (Editor), *Economic Regulation (Critical Ideas in Economics Series)*, Elgar, Edward Publishing, 2000.

Laffont, Jean-Jacques, and Jean Tirole, *A theory of incentives in regulation and procurement*, MIT Press, 1993.

Peltzman, Sam, The Economic Theory of Regulation after a Decade of Deregulation and Comments and Discussion by Michael E. Levine and Roger G. Noll, Brookings Papers on Economic Activity, 1989, p. 1- 59.

Rodríguez O., Evelyn E., La regulación del Sistema Portuario Mexicano, en la compilación de Pablo T. Spiller y Carlos Sales Sarrapy, "Regulación de los Sectores de Infraestructura y energéticos en México", 1999, ITAM-Porrúa.

Schleifer Andrei, A theory of yardstick competition, Rand Journal of Economics, 1985, 16, p. 319-327.

Stigler, George J., The Theory of Economic Regulation, Bell Journal of Economics and Management Science, Spring 1971, p. 3- 21.

Tirole, Jean, The Theory of Industrial Organization, MIT Press, 1988.

Gerardo Carrillo A.

*El contenido de artículos, documentos y otras contribuciones, son responsabilidad de sus autores. Su publicación en alguna sección de esta Revista no significa necesariamente que CEIDIR comparta las opiniones que en ellos se expresa. En caso de que el artículo enviado a CEIDIR haya sido publicado con anterioridad o esté siendo revisado por el comité dictaminador de otra publicación y finalmente sea aceptado, los autores son responsables de cumplir los derechos de autor de dichas publicaciones.*



*La Revista del Foro CEIDIR del Centro Electrónico de Impulso al Desarrollo Integral de Regiones y Localidades, A.C. es publicada bajo licencia Creative Commons Attribution-NonCommercial-NoDerivs. No se autoriza la reproducción parcial o total con fines de lucro.*