

2024-10-21

Cómo incluir a empresas pequeñas y medianas en la construcción de obra pública

Autor: Diana Zavala

Género: Nota Informativa

<https://obras.expansion.mx/construccion/2024/10/21/incluir-a-pequenas-y-medianas-empresas-en-la-construccion>

La inclusión de pequeñas y medianas empresas en los proyectos de obra pública del gobierno federal representa uno de los principales retos para el sector de la construcción en México. Estas compañías enfrentan obstáculos para participar en las grandes obras. A la par, sexenio tras sexenio, se ha sistematizado el fenómeno de la concentración de contratos en unas pocas manos.

De acuerdo con datos de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP), analizados por Mexicanos Contra la Corrupción (MCC), del año 2007 a 2023 se otorgaron un total de 92,920 contratos para obra pública y servicios relacionados. Sin embargo, el 27.4% de estos contratos se asignaron mediante adjudicación directa, impidiendo la participación de empresas del sector. Tan sólo en la Cámara Mexicana de la Industria de la Construcción (CMIC) se agrupan 9,000 empresas.

Lo anterior, sin contemplar que grandes obras del sexenio, como el Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles (AIFA), el Aeropuerto de Tulum y parte del Tren Maya fueron llevados a cabo por la Secretaría de la Defensa Nacional (Sedena).

Luis Méndez Jaled, presidente del organismo, señala que esta situación afecta principalmente a las empresas más pequeñas del sector. "Respecto a las obras que hizo el Ejército, ascienden al 20% del presupuesto", explicó.

Más allá de las Fuerzas Armadas, hay nombres de empresas que se repitieron, principalmente en las obras emblemáticas, de acuerdo a Compranet y la SHCP:

Tren Maya: Este proyecto busca conectar cinco estados del sureste mexicano con una red ferroviaria de 1,525 km. Las empresas más involucradas son Grupo Carso, Mota-Engil, ICA, Azvi, Gami, FCC Construcción, CCC, Gavil, Construcciones Urales y Operadora CICSA. La inversión estimada se sitúa alrededor de los 500,000 millones de pesos, con participación de recursos públicos y privados.

Refinería Dos Bocas: Localizada en Paraíso, Tabasco, esta refinería es una de las obras más costosas, con un presupuesto inicial de 8,900 millones de dólares, aunque los sobrecostos la elevaron a más de 311,000 millones de pesos. Las empresas clave en el proyecto incluyen Pemex, ICA Fluor, Samsung Engineering y KBR

Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles (AIFA): La Sedena lideró la construcción del AIFA, con la colaboración de subcontratistas como Cicsa en su acceso vehicular. La terminal aérea en total requirió una inversión de 75,000 millones de pesos y se inauguró en marzo de 2022.

Tren Interurbano México-Toluca: Esta obra se ha prolongado por varios sexenios, pero avanzó significativamente en la administración de Andrés Manuel López Obrador. Grupo Carso, Idinsa, Azvi e ICA han sido los principales contratistas, con un presupuesto que pasó de 38,000 millones de pesos a 59,000 millones debido a retrasos y ajustes en el diseño.

Carreteras y autopistas: Más de 10,000 km de nuevas carreteras y autopistas se construyeron o modernizaron durante el sexenio, con contratistas como La Peninsular, Grupo México, Gami, Vise y Constructora Teya.

El problema de la concentración de contratos no es nuevo. Durante el sexenio del expresidente Enrique Peña

Nieto, específicamente en 2017, se registró el mayor porcentaje de adjudicaciones directas para obra pública, con un 30.3% del total de contratos otorgados bajo esta modalidad.

Sin experiencia, sin proyectos

La exclusión de las pequeñas y medianas empresas de la construcción en los grandes proyectos de infraestructura tiene diversas causas. Una de las principales razones es la complejidad de los requisitos establecidos en las licitaciones públicas.

En los lineamientos de los concursos no se pueden incluir empresas pequeñas o medianas porque ciertos requisitos contemplan que las compañías tengan experiencia en grandes obras. Esta situación crea un círculo vicioso donde las empresas más pequeñas no pueden acceder a proyectos de mayor envergadura debido a la falta de experiencia, pero tampoco pueden adquirir esa experiencia si no se les permite participar en dichos proyectos.

Por ejemplo, en el caso de los concursos para participar en la obra del Tren Maya, el Fondo Nacional de Fomento al Turismo (Fonatur) pidió, como requisitos técnicos:

La empresa debía demostrar experiencia previa en obras similares, como el mantenimiento o construcción de vías ferroviarias, infraestructura vial, obras de drenaje y terracería.

Debía presentar una propuesta técnica detallada que incluya estudios de viabilidad, planes de trabajo y cronogramas específicos para la ejecución de la obra.

Además, se requirió tener capacidad técnica y financiera para cubrir la magnitud del proyecto y responder ante cualquier contingencia durante la ejecución.

Darle el sí a las pequeñas empresas

La importancia de incluir a las pequeñas y medianas empresas en la obra pública va más allá de la equidad en la distribución de contratos. Estas empresas representan una parte significativa del sector de la construcción y su participación es crucial para el desarrollo económico y la generación de empleo a nivel local, de acuerdo a la Cámara Mexicana de la Industria de la Construcción (CMIC).

Además, la diversificación de proveedores en la obra pública puede llevar a una mayor competencia, lo que potencialmente resultaría en mejores precios y calidad en los proyectos de infraestructura.

Para abordar esta problemática, el organismo de empresas propone capacitaciones, alianzas con el gobierno y sinergias con otras empresas.

"Hay que actualizar la normativa, es decir, la ley de obra pública y todos los reglamentos que tengan afinidad con ello. Habría que hacer cambios importantes en el sentido de que piden experiencia, ya que las empresas que puedan ser recién formadas nunca la van a tener", explicó el presidente de la CMIC.

La segunda estrategia propuesta por Méndez Jaled se enfoca en la formación de alianzas: "Hoy en día en nuestra institución, desde nuestro pilar de capacitación estamos especializando en todos los sentidos, en capacitación desde la finalidad baja hasta maestrías y próximamente doctorados, pero también estamos haciendo ejercicios para capacitar a las empresas para que podamos hacer asociaciones y juntas cinco o seis empresas pequeñas o micros puedan acceder a otro tipo de ejercicios", detalló.

Estas alianzas no solo se limitan a empresas del mismo tamaño. Méndez Jaled también propone un "círculo virtuoso" donde las grandes empresas puedan colaborar con las más pequeñas:

"Inclusive este círculo virtuoso con empresas gigantes que se convierten en tractoras en una dinámica virtuosa y puedan aliarse las pequeñas es algo que estamos trabajando, para que en ese sentido más del 90% de las empresas accedan a otro tipo de ejercicios", añadió.

Por otro lado, la CMIC sugiere que es necesario reevaluar los criterios de selección en las licitaciones públicas. En lugar de enfocarse únicamente en la experiencia previa en grandes obras, se podrían considerar otros factores como la capacidad técnica, la solvencia financiera y la propuesta de valor de las empresas más pequeñas.

Otra estrategia propuesta es la implementación de programas de mentorías o incubadoras de empresas constructoras, donde las compañías más grandes puedan compartir conocimientos y experiencias con las más pequeñas, ayudándolas a desarrollar las capacidades necesarias para competir en proyectos de mayor escala.

La simplificación de los procesos de licitación y la reducción de barreras administrativas también podrían facilitar la participación de empresas más pequeñas en la obra pública. Esto podría incluir la creación de categorías específicas de proyectos reservados para pequeñas y medianas empresas, o la implementación de cuotas mínimas de participación en grandes proyectos.