

Ante la FATLA de RECURSOS PÚBLICOS para OBRAS de INFRAESTRUCTURA, la próxima ADMINISTRACIÓN debe considerar el SECTOR PRIVADO

Por Editor_Pxp - 15 julio, 2024



El próximo gobierno que encabezará Claudia Sheinbaum, el cual arrancará en octubre próximo, tiene ante sí el reto de dejar atrás los vicios en grandes obras de infraestructura que se han visto desde el sexenio de Felipe Calderón y hasta la actual administración, de acuerdo con especialistas.

- En sus conferencias de prensa recientes, la virtual presidenta electa se comprometió a que este mismo año se licitarán al menos tres rutas de trenes de pasajeros, proyecto anunciado originalmente por el gobierno del presidente Andrés Manuel López.

“Lo vamos a hacer, es una decisión que hemos tomado. Ya estamos estudiando lo primero, que es el derecho de vía. El objetivo es que el análisis de derecho de vía lo podamos tener antes de entrar al gobierno para hacer las licitaciones”, dijo la virtual presidenta electa el miércoles de la semana pasada.

- Sin embargo, los grandes proyectos de infraestructura requieren de una planeación adecuada, proceso que tiene la mayor relevancia, manifestó Luis Méndez Jaled, presidente de la Cámara Mexicana de la Industria de la Construcción (CMIC).
- “Debemos de ver a detalle qué es lo que se va a licitar. Consideramos que una de las mayores estrategias es la planeación”, apuntó.

Ese factor también ha sido señalado como prioritario por parte de funcionarios estratégicos en el desarrollo de los trenes, medio de transporte que está tomando más importancia en el país.

“Esa es la palabra mágica que se necesita mucho en México: planeación. O sea, estamos desafortunadamente a veces bajo presiones para hacer los proyectos muy rápido, muchos de ellos sin la planeación necesaria, simplemente se dice ‘aquí tiene que ir y hay que hacerlo’, y creo que ese es un error”, aseguró en mayo pasado Manuel Gómez Parra, director general de Desarrollo Ferroviario y Multimodal de la SICT, durante un evento del Colegio de Ingenieros Civiles de México.

Sheinbaum también planea construir 3 mil kilómetros de nuevas vías de tren, la edificación y modernización de 13 carreteras y obras en el sector de energía. En tanto, en el Proyecto de Nación 2024-2030, Segunda Etapa de la Cuarta Transformación, de Morena, se plantea la construcción de otra refinería en el territorio nacional.

Subsidios inminentes

Para Juan Carlos Machorro, especialista en infraestructura y socio de la firma Santamarina y Steta, si la futura presidenta no realiza análisis verdaderamente profundos sobre el desarrollo de infraestructura, como en el caso de los proyectos ferroviarios que hereda del actual gobierno, podría empeorar el arranque de su sexenio por tener que destinar más dinero a subsidios.

- Señaló que, ante la falta de recursos públicos para desarrollar grandes obras de infraestructura, se debe considerar la participación del sector privado, sobre todo en los trenes de pasajeros.

“Pensar en que los proyectos de transporte de pasajeros deben expandirse con nuevas líneas y nuevas rutas, de alguna manera requeriría de un análisis más profundo o, cuando menos, de una justificación del nuevo gobierno”, añadió.

“Esperaríamos una planeación con el mayor rigor metodológico, para contar con un Programa Nacional de Infraestructura que, habiendo escuchado a todo el sector, incluidos los participantes del sector privado, sea sensato, realizable y viable, desde el punto de vista técnico, financiero, o bien de rentabilidad social, a efecto de conjugar de la manera más eficiente la utilización de recursos públicos”.

“Hay que entender que los trenes de pasajeros no son negocio en el mundo, son subsidiados. Entonces tiene que entrar al gobierno con un enfoque social”, coincidió Óscar

del Cueto, presidente de la Asociación Mexicana de Ferrocarriles (AMF).

Rezagos y sobrepagos

La estrategia de licitar, entregar contratos de obra pública a privados o, en su caso, a Fuerzas Armadas, así como iniciar la construcción y remediar retos técnicos conforme vayan apareciendo, deja a su paso retrasos de obras, algunos incluso durante décadas, así como sobrecostos multimillonarios con cargo al erario y presiones en el gasto público.

En la administración de Felipe Calderón esa metodología dejó una autopista que se tardó 20 años, una Estela de Luz que dejó daño al erario y una refinería cancelada con una barda perimetral.

- Con Enrique Peña Nieto se recuerda el Paso Exprés, que generó a los tres meses un socavón que ocasionó la muerte de dos personas; el Tren México-Toluca, que ya lleva 10 años de construcción y un sobrecosto de 130%, así como el aeropuerto de Texcoco cancelado por falta de respaldo social.

Esta administración impulsó obras como el Tren Maya, que se seguirá edificando y que acarrea sobrecostos superiores a 300%, así como una refinería que aún no procesa petróleo crudo y con sobrepago de más de 100%, cuya información se ha reservado por supuestos riesgos de seguridad nacional./Agencias-PUNTOporPUNTO

Editor_Pxp

<https://www.puntoporpunto.com>

Punto por punto portal de noticias

