

Recibirá Sedena 5,000 mdp para remozar 2,381 km de carreteras

Tramos Tejupilco-Cd. Altamirano y otros en zona del Tren Mayo

En Primer
Plano

• Los recursos son independientes de los 11,000 mdp retenidos por SHCP a la SICT para mantenimiento de carreteras federales

• “Retrasar los trabajos preventivos en los caminos puede elevar hasta cinco veces el costo”

Reparará Sedena solo 2,381 km de carreteras

Recibirá 5,000 mdp para trabajos

• El ejército se enfocará en tramos afectados por el Tren Maya y en la carretera Tejupilco-Ciudad Altamirano, afectada por la inseguridad; el presidente criticó el trabajo de las firmas privadas

En tramos afectados por el paso de maquinaria y materiales necesarios para la construcción del Tren Maya en el sureste y en la carretera Ciudad Altamirano-Tejupilco, que enfrenta “graves” problemas de inseguridad, de acuerdo con información oficial.

Dichos recursos, por el momento, son independientes respecto de los 11,000 millones de pesos que se reservó este mes la

A. de la Rosa y A. Rojas

pág. 4-5

Alejandro de la Rosa y Arturo Rojas
empresarios@eleconomista.mx

La Secretaría de la Defensa Nacional (Sedena) contará este 2024 con 5,000 millones de pesos para realizar los trabajos de reconstrucción y conservación de carreteras federales y caminos alimentadores en 2,381 km en tramos afectados

Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP), a pesar de que estaban etiquetados en el presupuesto 2024 para el programa Reconstrucción y conservación de carreteras de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT) y con licitaciones en marcha, detallaron personas relacionadas con el tema.

La nueva tarea del Ejército en obra pública fue advertida desde diciembre del 2023 por



el presidente Andrés Manuel López Obrador, cuando dijo que ingenieros militares se encargarían del mantenimiento a la carretera Ciudad Altamirano-Tejupilco, que conecta a Guerrero con el Estado de México, en una extensión de 109 km de longitud.

Al mes siguiente hizo referencia a los tramos carreteros de Veracruz, Tabasco, Campeche, Chiapas, Yucatán y Quintana Roo, impactados por el paso de camiones pesados involucrados en el traslado de equipo y material para la construcción del Tren Maya y que representan 2,272 km.

“Di la instrucción al secretario de Comunicaciones de que el programa de mantenimiento del sureste de carreteras lo íbamos a hacer, porque compramos maquinaria para

el Tren Maya. Lo íbamos a hacer con los ingenieros militares, porque nos sale mejor, hacen un buen trabajo”, reiteró el mandatario este martes

No obstante, en el sector de la construcción privada existe la certeza de que dicha labor es muy grande y que se necesita equipo especializado en diversos puntos y al mismo tiempo para concluir a tiempo, como bulldozers, retroexcavadoras, plantas mezcladoras de asfalto y pavimento o excavadoras de oruga, por lo que requieren colaboración externa.

En su conferencia de este martes mencionó, como ejemplo de eficiencia, que si una obra que cuesta 1,000 millones de pesos el personal de la Sedena la hace en un año. Y una empresa constructora sería, que son muy poquitas porque “todo lo pudrieron con la corrupción”, la cobra en 2,000 y se llevan dos años para terminar.

“Si esa misma obra se entrega a contratistas, ya no son 1,000, ni son 2,000, son 3,000 o 4,000, o 5,000 y ya no se hace en un año: en dos años, en tres, en cuatro, o no se hace, porque se llevan hasta el anticipo. Entonces, que se vayan a robar más lejos. Ya eso se acabó”, señaló el mandatario.

Sin embargo, sobre el mantenimiento de carreteras en el resto del país no se hizo mención alguna que pudiera dar certidumbre a constructoras privadas, principalmente pymes, que piden se hagan esas tareas para no afectar la competitividad del país y no eliminar fuentes de empleo.

Cabe recordar que la extensión de la red de carreteras federales libres de cuota (que son las que se mantienen con recursos presupuestales federales) es de poco más de 40,000 kilómetros, de acuerdo con el último Anuario Estadístico de la SICT (2022).

El tramo Ciudad Altamirano-Tejupilco

En febrero del 2019, el titular del Ejecutivo Federal recorrió parte de la carretera Ciudad Altamirano-Tejupilco y, posteriormente, manifestó públicamente su inconformidad por las condiciones en las que la encontró. Narró entonces: Ayer que pasé, le llamé al de la SICT, al encargado de la conservación de caminos, y le dije: Oye, no tengo avión ni helicóptero, ando a ras de tierra como la gente. Está muy mal el camino.

La situación persistió y finalmente pidió a ingenieros militares se hicieran cargo y dejarla lista antes de que concluya la presente administración.

Dicho trayecto ha sido escenario de distintos actos de violencia y robos, incluso en zonas aledañas se han recuperado pipas con combustible, por lo cual realizar sus tareas de mantenimiento ha sido complicado.

“Esa carretera se dejó. Ya no hay quién quiera ir a hacer trabajos de mejoras en la infraestructura. Se sabe que, por ejemplo, a los topógrafos que se presentaban para iniciar tareas les robaban su equipo. Todo el mundo lo sabe. Esperemos que la labor de los militares en este caso sea para bien y que haya transparencia en su actuar”, comentó un ingeniero consultado al respecto.

APP's en la mira

El Presidente de México también hizo referencia al programa de asociación público-privada de conservación plurianual de la red federal de carreteras, iniciado en el 2018 y que implica 10 contratos, el cual fue desarrollado en el sexenio anterior y donde se requiere, desde su punto de vista, que exista una mayor vigilancia de los trabajos.

“De Coatzacoalcos a Villahermosa, esta está concesionada. El mantenimiento aproximadamente cada año de esta carretera cuesta 800 millones. ¿Quién supervisa que realmente se le dé mantenimiento? ¿O quién lo garantiza? Tenemos que andar ahí pendientes”, comentó.

Dicho tramo lo tiene la dupla de empresas Mota-Engil y HYCSA, la vigencia de contrato termina en octubre del 2026. En tal caso, la SICT paga una contraprestación al desarrollador privado por la disponibilidad de los servicios,

con cargo a su presupuesto multianual autorizado.

“Revisamos los contratos. ¿Saben cuántos sacamos? Mil millones. No les quitamos los contratos, sino, a ver... Son contratos leoninos, como los de los reclusorios, como de los gasoductos, como de los hospitales, etcétera, etcétera, etcétera. Entonces, nos hemos dedicado a eso. Y esos 1,000 millones a dónde creen que los pusimos. Aquí en La Montaña de Guerrero, para los pueblos”, agregó.



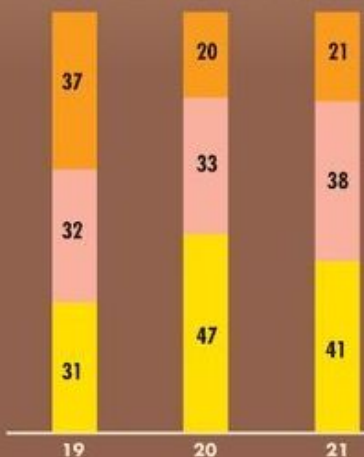


Menos dinero, mayor deterioro

Del 2020 a la fecha, a medida que ha disminuido la inversión en mantenimiento carretero, se ha observado una caída en el porcentaje de la red carretera que está en buen estado; para este 2024 el congelamiento del presupuesto destinado para ese propósito no augura una mejora de las condiciones físicas de la infraestructura.

FUENTE: SICT Y SHCP

ESTADO DE CONSERVACIÓN (% DEL TOTAL)





Si una obra que cuesta mil millones, los ingenieros militares hacen esa obra de mil millones en un año; una empresa constructora sería, que son muy poquitas porque todo lo pudrieron con la corrupción (...), esa misma obra de mil la cobran en dos mil, y en vez de hacerla en un año la hacen en dos”.

Andrés Manuel López Obrador,
PRESIDENTE DE MÉXICO.



Di la instrucción al Secretario de Comunicaciones de que el programa de mantenimiento del sureste de carreteras lo íbamos a hacer — porque compramos maquinaria para el Tren Maya — con los ingenieros militares, porque nos sale mejor, hacen un buen trabajo”.



El ejército constructor

LO QUE inició como un "experimento" se ha convertido en una constante. La participación del Ejército en la construcción de obras de infraestructura se ha vuelto crucial para un presidente con la urgencia de entregar resultados rápidos. Aquí algunas de los trabajos en los que ha participado o participará:



Construcción del Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles, en la base aérea militar de Santa Lucía, realizada entre el 2019 y el 2021.



Construcción de 2,750 sucursales del Banco del Bienestar, institución clave para la dispersión de los programas sociales del gobierno federal.



Construcción de hospitales como el Hospital General de Topilejo, en Talpan o el Hospital General de Zona en San Juan Bautista, Tuxtepec, Oaxaca.



Construcción de los tramos cinco norte, seis y siete del Tren Maya, que le fueron asignados luego de que el gobierno decidiera dar marcha atrás a la participación de privados en esas partes de la obra.



Construcción de más de 200 cuarteles para la Guardia Nacional en diferentes zonas del territorio mexicano.



Reparación de 2,272 kilómetros de carreteras de Veracruz, Tabasco, Campeche, Chiapas, Yucatán y Quintana Roo que fueron afectadas por el paso de tránsito pesado dedicado a la construcción del Tren Maya



Mantenimiento a 109 kilómetros de la carretera federal 134 de Tejuipilco, Estado de México, a Ciudad Al

