



• GENTE DETRÁS DEL DINERO

Por **Mauricio
Flores**

Las desdobladas para Santa Lucía

Poco antes de la emergencia sanitaria, el Presidente Andrés Manuel López Obrador rechazó la propuesta de la Jefa de Gobierno, Claudia Sheinbaum, de ampliar la concesión del Periférico Oriente para Mota Engil (que dirige aquí Joao Parreira) como una solución de conectividad terrestre para la terminal aérea de Santa Lucía... pero a estas alturas de la crisis, el Jefe del Ejecutivo aceptó que “se desdoblen” las concesiones de asociación público-privada para agilizar sus más importantes proyectos de infraestructura.

Los golpes de realismo ya cambian la perspectiva oficial. La red de conectividad terrestre —urbana e interurbana— para el proyecto encomendado al general Vallejo empieza a conceptualizarse —financieramente hablando— como una que requerirá de esquemas de “desdoblamiento” de concesiones y APP, pues el dinero no alcanza. El Periférico Oriente es un ejemplo, como también es un ejemplo el viaducto elevado La Raza-Santa Clara, asignada en los tiempos de Gerardo Ruiz Esparza a la constructora Pinfra, de David Peñaloza.

Otras dobladas. La novedad es que la concesión para ese tramo de 18 kilómetros (cuya construcción quedó en el limbo pues su costo de 28 mil millones de pesos a largo plazo como haría demasiado caro el peaje para los automovilistas), podría ser “resucitada” por la SCT, de Javier Jiménez Espriú, porque el Gobierno no quiere gastar en ese tipo de infraestructura... y menos cuando tan sólo los accesos cercanos a la terminal Felipe Ángeles, es estiman en 16 mil mdp por el subsecretario Cedric Escalante.

Algo similar sucede con la concesión del Tren Interurbano, a cargo de Max Zurita, que para ampliarse hasta Huehuetoca y hacer un ramal hacia Santa Lucía requiere 30 mil millones de pesos. Hay que sumar también la

conectividad a través de El Siervo de la Nación —concesionado a Mota Engil—, tan necesario como la conexión del Circuito Exterior Mexiquense, Circuito Bicentenario y Atizapán Atlacomulco concesionadas a Aleatica que lleva Sergio Hidalgo.

Así que para vialidades y movilidad para llegar al Felipe Ángeles, las inversiones requeridas rondan entre 77 mil y 85 mil millones de pesos, dinero que no tiene el Gobierno y que tendría que recurrir a las “desdobladas” y ampliaciones de concesión con el sector privado.

Esa fórmula no es nueva ni es vergonzante: existía para 7 vialidades estratégicas que habría tenido el NAIM donde la IP aportaría 80% de los recursos... sólo que por una inversión menor, estimada en 25 mil millones de pesos, dado que Texcoco está más cerca de la CDMX que Santa Lucía.

Canacintza: que cumplan. Ni tardos ni perezosos, tan pronto como López Obrador anunció la última recaudación fiscal “de pedigrí” para hasta sumar 17,538 millones de pesos tomados de grandes empresas, los pequeños y medianos empresarios recordaron la promesa presidencial de que esos dineros serían para apoyar a las 4.5 millones de Pymes que hoy están al borde del desahucio. La Canacintza, que lidera Enoch Castellano, propone que sin burocracias se ofrezcan crédito de hasta 250 mil pesos a tasas bajas y a plazos de 1 a 3 años más periodo de gracia. No es un regalo, no es condonación, es evitar la tragedia de 12 millones de desempleados.

