



Transporte público, ¿40 proyectos?

■ Las reglas que ha establecido el Fonadin obligan en casos como el de los BRT's a que la entidad ponga la mitad de la inversión de infraestructura.

En México hay 165 ciudades/municipio con más de 100 mil habitantes, según el INEGI, y sólo seis ciudades cuentan con Autobuses de Tránsito Rápido (*Bus Rapid Transit* en inglés o BRT's), aunque hay 12 en construcción y 28 en la tubería para ser apoyados con recursos del Fondo Nacional de Infraestructura, que lleva **Federico Patiño** en Banobras, de **Georgina Kessel**.

El Fonadin fue creado a finales del sexenio pasado, constituido como la opción para obtener capital y financiamiento para proyectos de infraestructura y transporte que requieren tiempo de maduración en su fuente de ingresos y que en general se convierten en concesionados al sector privado o proyectos de prestación de servicios.

Es el caso de transporte público sustentable, se han apoyado 12 BRT's (sin incluir el Metrobús de la Ciudad de México), que se encuentran en construcción y/o ampliación en varias de sus rutas (Optibús de León, Macrobus de Guadalajara, Mexibús con tres líneas y otro tanto en desarrollo en el Estado de México, Monterrey y su Transmetro, Tuxtla y su Conejobús, y el Transbus de Villahermosa) y hay 28 en la tubería para comunicar ciudades con más de 500 mil habitantes.

El problema en este tipo de obras y el ritmo al que se construyen es que, a pesar de que participa el sector público y

privado, los gobiernos estatales van a paso de tortuga porque siempre están atorados con los derechos de vía, aunque el recurso para el carril confinado lo aporte el Fonadin y el concesionario de la vía sea el que pone los autobuses y opera los paraderos.

Como en el caso del transporte, el Fonadin ha autorizado 95 proyectos por 103 mil 477 millones de pesos que impulsan una inversión estimada en 250 mil millones de pesos, o sea más de dos a uno.

casos como el de BRT's a que la entidad federativa ponga 50% de la inversión de infraestructura (derecho de vía, confinado) y que el sector privado invierta en el establecimiento de terminal, compra y operación de camiones bajo el régimen de concesión que opera el transporte masivo.

Del total invertido, 64% ha aportado capital para carreteras, 15% a transporte urbano, 7% a fondos de capital privado (en 2009 no había ninguno, hoy hay diez) y el resto está en puertos

En obras así, los gobiernos estatales van a paso de tortuga porque se atorán con los derechos de vía.

De ese total, se han desembolsado 24 mil millones de pesos en 2012 para llegar a 73 mil millones de pesos al cierre de agosto.

La expansión del capital de este fondo de desarrollo de infraestructura no sólo se muestra en el crecimiento de proyectos y montos, que en 2008 totalizó tres mil 535 millones de pesos, sino en el hecho perseguido por Federación y los gobiernos estatales de que por cada peso que se invierte, se reduce la presión pública en presupuesto, porque el sector privado mete de 2.5 a tres pesos por cada uno de los proyectos impulsado por el Fondo.

De hecho, las reglas que ha establecido el Fondo obligan en

marítimos y otras obras de infraestructura, con excepción de los renglones de energía donde no participa, pero por poco tiempo.

Para la próxima administración de **Enrique Peña Nieto**, la revisión de las capacidades de Fonadin, su inserción en Banobras y la decisión que se analiza de separar la SCT para dejar una Secretaría más abocada a la construcción de la infraestructura (y dos supercomisiones, una de Transporte y otra de Comunicaciones -integrando telecomunicaciones y radiodifusión-), será decisivo para definir cómo quieren iniciar el gobierno: corriendo o a paso de tortuga.

Sólo piense lo pendiente

en BRT's (Ecovía-Nuevo León, Transmetropolitano-Villahermosa, Chihuahua-Vivebus, Metrobús de Ciudad Juárez, Tijuana-Metrobús, Tampico-Metrobús, Mexicali Línea Express 1, Acabús de Acapulco, Red Urbana de Transporte de Puebla, Metrobús de Cancún y Tuzobús de Pachuca. ¡Y eso que nos faltan como 28 en la tubería!

De Fondos a Fondo

Usted sabe que el jueves pasado el Departamento de Comercio de EU, que lleva interinamente **Rabeca Blank**, publicó la decisión preliminar que no favorece a los productores de jitomate mexicanos frente a los alegatos de *dumping* que realizaron los productores de Florida.

Tal como le comentamos, le aplicaron el *fast track* electoral al proceso de consulta pública sobre el acuerdo del tomate de 1996 que sigue vigente, también se intentó presionar para adelantar el segundo periodo que se inicia el viernes y continúa.

La resolución preliminar, pese a los errores metodológicos que tiene el argumento de los productores de Florida, dice que tienen más de 90% del apoyo del resto de los productores del tomate en EU, pero nunca se imaginaron que el gobierno de México, empezando por el presidente **Felipe Calderón** iba a poner el tema sobre la mesa, como ocurrió el miércoles, con las declaraciones de secretario **Ferrari** y del embajador **Sarukhán**.

A partir de la resolución del jueves, se tienen 60 días para que la definitiva se emita y los primeros 30 días se dedicarán a recibir comentarios y puntualizaciones sobre el contenido de la resolución; después se abre otro periodo de diez días para contra argumentar lo puntualizado y finalmente 20 días para análisis y resolución final.

Esos son tiempos mínimos, lo que supone que la decisión final será después del 6 de noviembre.

El viernes, Comercio propuso establecer el diálogo a Economía y esta semana los productores de tomate mexicanos y el subsecretario **Francisco de Rosenzweig** se trasladarán a Washington para conocer cuáles son las inquietudes y encontrar una solución como lo han pretendido desde el 15 de agosto, para que no sea una presión electoral la que sustente una acusación de *dumping*.