

EXPANSION
EN ALIANZA CON **CNN**

¿Dónde están los grandes proyectos carreteros del sexenio?

El gobierno se ha centrado en la modernización de carreteras ya en operación, frente a la estrategia de anteriores administraciones, que promovía la inversión en rutas y tramos nuevos.

mar 20 agosto 2019 05:01 AM

Alejandra Espinoza
[@Alejandra_Ju19](#)

Las autopistas Siglo XXI o la Durango-Mazatlán se convirtieron en las grandes obras de infraestructura de los pasados sexenios. La administración de Andrés Manuel López Obrador ha roto con esta tradición de tener un megaproyecto carretero en la estrategia de obra pública, para concentrarse en proyectos de energía y movilidad con la construcción de la Refinería de Dos Bocas, el Tren Maya y el aeropuerto de Santa Lucía.

Los esfuerzos se han volcado en la conservación del activo carretero existente, que tiene resultados más rápidos en comparación con los proyectos que inician desde cero y que requieren una planeación a largo plazo.

“En los sexenios pasados se ha hecho un esfuerzo para reducir el déficit de carreteras año con año. Pero los proyectos nuevos son más demandantes, en cuanto a su análisis, que los temas de modernización”, comenta Roberto Ballinez, director ejecutivo senior de Finanzas Públicas e Infraestructura de HR Ratings.

Eduardo de la Peña, socio de Infraestructura y Proyectos de Capital en Deloitte México, asegura que los mecanismos de planeación en anteriores gobiernos promovían la inversión en carreteras y rutas nuevas, lo que ocasionó que la red ya existente se deteriorara y tuviera niveles de servicio bajos.

“En el último tramo de la administración pasada se impulsaron proyectos de Asociaciones Público-Privadas (APP) para mantenimiento y rehabilitación de carreteras. No es malo que no se consideren nuevas obras de infraestructura y la forma en que se está haciendo el mantenimiento por APPs es un reconocimiento de que necesitas del sector privado para hacer infraestructura”, comenta.

La inversión para infraestructura en general no es suficiente, opina De la Peña, ya que la inversión promedio de un país para este rubro se estima en 6% del PIB e, históricamente, en México se ha inyectado el 1.5%.

En el informe de primer semestre de la Secretaría de Hacienda se informó del ejercicio de 2,296 millones de pesos para proyectos de construcción de carreteras. En el Presupuesto de Egresos de la Federación 2019 se contemplaron 9,575 millones a repartir durante el año en este rubro.

Mayor es la inversión para el ámbito de conservación y mantenimiento de carretera. En los primeros seis meses del año se han ejercido 4,801 mdp, de los 15,900 millones programados en 2019. Para la conservación de infraestructura y caminos rurales se han destinado 1,730 millones de pesos de los 7,670 millones programados para todo el año.

Para Ballinez, el hecho de que no haya un gran proyecto carretero para este sexenio también se explica en el hecho de que no ha habido ninguna empresa privada que se encargue de proponer una obra al sector público, que incluya los estudios de ingeniería, eficiencia financiera e impacto ambiental.

“En esta administración no se ha escuchado de la figura de ‘propuesta no solicitada’, donde varias empresas proponían proyectos y, al final, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) daba el visto bueno para que, aunque no estuviera en el programa federal, se llevara a cabo porque el privado justificaba su viabilidad”, asegura.

De la Peña asegura, sin embargo, que la participación del sector privado debe ser clave. “(Supone) 20% de inversión en toda la infraestructura que hay en el país, mientras que en lugares más desarrollados anda entre el 40 o 45%, lo que quiere decir que todavía hay oportunidad de duplicar su participación en infraestructura”, menciona.

¿Cómo sobrevive el sector?

Eduardo Ramírez, presidente de la Cámara Nacional de la Industria de la Construcción (CMIC), comenta que los recursos públicos para el mantenimiento de carreteras son insuficientes. El organismo demanda al gobierno que incentive la participación privada a través de licitaciones limpias y transparentes, que doten de competencia a empresas más pequeñas.

"La SCT solamente atiende 40,000 kilómetros en nuestro país de casi 400,000 totales y muchos de ellos están en manos de gobiernos que no tienen dinero para mantenerlos. Por ello, es necesario visualizar la participación privada en el futuro y no solamente concentrarla en grandes proyectos, sino segmentarlos para que participen muchas empresas", apunta Ramírez.

Varias empresas ya resienten la falta de obra pública en los primeros meses del sexenio. El sector cementero ha visto una caída importante en los volúmenes de venta, explica Alejandra Marcos, directora de Análisis y Estrategia de Intercam. Cemex disminuyó sus ventas netas en México 13% durante segundo trimestre del año y fue la fortaleza de sus negocios alrededor del mundo los que impidieron una caída mayor de sus resultados, que arrojaron ingresos 3% menores a los reportados entre abril y junio del año pasado.

"Debido a la falta de incertidumbre y de inversión en infraestructura, desde la parte privada o pública, vemos a una industria con volúmenes de venta cayendo de manera importante.

Todavía vamos a ver caída mientras no se reactive la inversión pública y privada", dice la especialista.

Del lado de las constructoras, no han reportado daños mayores, debido a que gran parte de sus ingresos proviene de las concesiones de carreteras ya edificadas. "Su negocio no solo es la construcción. La parte más importante es de sus concesiones carreteras y, en ese sentido, mientras haya incremento en peaje va a seguir el crecimiento en ingresos y en utilidades", dice Marcos.

CICSA, el área de construcción e infraestructura de Grupo Carso, todavía tiene en su plan la conclusión de las obras del Túnel Emisor Oriente y un tramo de las carreteras Las Varas-Vallarta. Además, su portafolio está diversificado y también incluye proyectos de vivienda

Promotora y Operadora de Infraestructura (Pinfra), firma dedicada también a la operación de proyectos carreteros, reporta la continuación de las obras del primer tramo de la autopista Pirámides-Texcoco, la ampliación de la autopista Tenango-Ixtapan de la Sal y la construcción del Tramo La Gloria-San Fernando en la autopista Monterrey-Nuevo Laredo.

De la Peña asegura que las constructoras están en espera de la la iniciativa del gobierno para impulsar proyectos de infraestructura, por lo que también diversifican su mercado con obras de menor escala y exploran otros nichos de infraestructura.

"El primer año (del sexenio) es lento y están esperando a que se reactive. Trabajan en obras que no atacaban y se diversifican a otros nichos, como el de la obra civil de energía", puntualiza.