

■ Dice la dependencia que los caminos rurales son la principal víctima del recorte al gasto

Asegura la SCT que tiene “contratado y licitado” 84% del presupuesto carretero

■ Observa Bancomer avance limitado en infraestructura por “compleja regulación”

■ MIRIAM POSADA GARCÍA

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) aseguró que tiene “contratado y licitado” 84 por ciento del presupuesto carretero y que está construyendo a un ritmo “histórico”; sin embargo dejará de gastar 12 mil millones de pesos en la edificación de caminos rurales a consecuencia del recorte presupuestal más reciente anunciado por la Secretaría de Hacienda.

Mientras, Grupo Financiero Bancomer destacó que el Programa Nacional de Infraestructura (PNI), en el que diversas obras de la SCT están involucradas, “tiene un avance limitado, por la compleja regulación, y el elevado nivel de aversión al riesgo de los inversionistas ante la crisis financiera y la recesión global”.

Ante el anuncio de un recorte total de 85 mil millones de pesos al presupuesto del gobierno federal, la semana pasada el secretario de Comunicaciones, Juan Molinar Horcasitas, precisó ante legisladores que la afectación para la dependencia será de aproximadamente 12 mil millones de pesos, y que la mayor parte de las obras que no se concretarán durante 2009 serán caminos rurales, debido a que no se han licitado, ya que se trata del tipo de infraestructura más difícil de construir por su ubicación, porque no se tienen los proyectos ejecutivos o los derechos de paso necesarios.

Sin embargo, podrían no construirse otras obras, como parte de esos 12 mil millones de pesos de recorte.

El panorama para las grandes obras de infraestructura a cargo de la SCT tampoco es

muy alentador. A decir del funcionario, se trata de proyectos que se están “redimensionando”, o “reestructurando” para hacerlos financieramente atractivos para los potenciales inversionistas.

Tal es el caso del puerto multimodal Punta Colonet, que hace casi un año se anunció como la obra de infraestructura más importante del sexenio y que requeriría una inversión privada superior a 5 mil millones de dólares, pero del que hasta ahora no se han podido sacar las bases de licitación, a pesar de que la SCT asegura que hay consorcios interesados en concursar.

Asimismo, a decir de Molinar, se espera que se adjudique la licitación del paquete carretero del Pacífico y tal vez el del Noreste. El paquete del Pacífico, integrado por carreteras rescatadas, tuvo dividirse en dos, ya que las empresas que participaron en la licitación original, IDEAL, de Carlos Slim, e ICA, de Bernardo Quintana, no ofrecieron el mínimo esperado por la SCT.

La dependencia señaló que el presupuesto carretero para 2009 es de aproximadamente 50 mil millones de pesos, de los cuales tiene “comprometidos” 41 mil millones, lo cual no quiere decir que ya se hayan ejercido. “Consciente de que 2009 sería un año complicado para las finanzas públicas, la SCT se dio a la tarea de atraer recursos privados a la infraestructura nacional. Así, las cifras de inversión privada que acompañan los recursos públicos son, en términos

reales, históricas, al ubicarse en 19 mil 439 millones de pesos”, aunque no precisó en qué lapso de esta administración.

Políticas contracíclicas

Por separado, el Servicio de Estudios Económicos del grupo BBVA-Bancomer señaló que, a pesar de que la inversión en infraestructura ha sido el estandarte del gobierno federal como parte de sus políticas contracíclicas para mitigar la recesión global, el PNI ha tenido un avance limitado. El desarrollo de infraestructura, subrayó, es una de las principales debilidades del país en cuanto a calidad y cobertura, ya que, sólo como muestra, el Banco Mundial ha señalado que en México apenas 80 por ciento de la población dispone del servicio de **drenaje** y alrededor de 62 por ciento es suscriptor de servicios de telefonía fija o móvil.

En su análisis, el banco indicó que las complicaciones legales y regulatorias, así como la falta de financiamiento y el miedo al riesgo, han limitado el avance del PNA, a pesar de ser una herramienta adecuada, lo cual se refleja en el nivel de cumplimiento de los objetivos por sector.

Así, añadió, las obras de mayor índice de desarrollo son las de electricidad, con 46 por ciento; “en segundo lugar están las carreteras, con 43 por ciento”, pero precisó que si algunas no se han realizado otras continúan principalmente con inversión privada, como el Arco Norte.; mientras que los proyectos de hidrocarburos tienen en conjunto apenas 5 por ciento de progreso.



Continúa en siguiente hoja



Aspecto de la carretera Tláhuac-Chalco en imagen de archivo ■ Foto Carlos Ramos Mamahua