

La red carretera, en pañales

Escrito por Mauricio Laguna Berber
Martes, 30 de Julio de 2019 11:16



ALTOS PEAJES Y MALAS CONDICIONES, LOS PEORES LASTRES EN LA RED NACIONAL CARRETERA

La red carretera, en pañales

Mauricio Laguna Berber

De acuerdo a la opinión de un experto en el tema, México tiene un proyecto de carreteras que se conformó de pedacería, y los 582 mil 175 kilómetros que se tienen no son nada comparados con los que se requieren para unir a todo el país.

EL GOBIERNO FEDERAL debería de pensar en tener en mejores condiciones las carreteras de nuestro país para mejorar la calidad del comercio y de servicios que se desarrollan por este medio.

Esto disminuirá notablemente el costo de quien circula por carretera; además, implicaría una reducción sustancial del precio del peaje de esos caminos, sobre todo si tomamos en cuenta que los tramos carreteros ya no son propiedad de concesionarios privados, sino usufructo de los mexicanos sostiene el investigador y doctor en Administración Pública, Humberto Vega Villicaña.

EL TAMBIÉN EX DIRECTOR del Programa de Apoyo a Grupos Vulnerables en México, auspiciado por el Banco Interamericano de Desarrollo, dice que los mexicanos estamos

La red carretera, en pañales

Escrito por Mauricio Laguna Berber
Martes, 30 de Julio de 2019 11:16

pagando con nuestros impuestos el funcionamiento de esas carreteras, “Hay un famoso rescate carretero y no entendemos por qué las supercarreteras mantienen altos peajes que no corresponden con la realidad”.

En consecuencia, afirma Villicaña que los altos costos en las cuotas lo único que provocan es que las carreteras no se ocupen plenamente y no sirvan como factor de desarrollo; aunado a lo anterior, no existe un gran proyecto nacional carretero, ni con el actual gobierno federal: “Tenemos un proyecto de carreteras que se conformó de pedacería, como aquellas sabanas que se construían de retazos, así son nuestras carreteras”.

Para el investigador universitario la estructura de las carreteras tenía hasta el año 2012 un total de 252 mil kilómetros, que actualmente el gobierno federal señala en 582 mil 175 kilómetros, que no pueden ser comparados con los ocho millones 308 mil kilómetros que tiene Estados Unidos, por mencionar un ejemplo totalmente contrario.

ESTABLECE QUE de la estructura carretera solo seis mil 600 kilómetros están considerados como autopistas, aunque existe una red estatal que administran los gobiernos de los estados con 56 mil kilómetros, de ahí 44 mil 458 son carreteras estrechas, sin una construcción adecuada, 171 mil 347 km son carreteras pavimentadas, 50 mil 435 km, carreteras federales, 101 mil 460 km carreteras estatales, 19 mil 452 km otros (municipales, particulares), 10 mil 557 km carreteras de cuota, mil 192 plazas de cobro, 70 mil 541 km vialidades urbanas e infraestructura de enlace, 340,287 km caminos *no* pavimentados, 10 mil 341 km de veredas, esto garantiza la conectividad con cuatro mil 572 localidades urbanas y 210 mil 760 localidades rurales y 21 mil 591 sitios de interés, siendo una longitud total a nivel nacional de la RNC: 582,175 km,

De acuerdo al gobierno federal actual hasta el año 2018 se dio un incremento de 158 mil 990 km respecto a la versión de la RNC de 2010; de éstos, dos mil 272 km son carreteras pavimentadas y 138 mil 475 km son caminos rurales, de acuerdo al Instituto Mexicano del Transporte, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y el INEGI.

Las entidades federativas con mayor incremento respecto a 2017 son: Michoacán, Jalisco, Veracruz, Guerrero, Tamaulipas, Sonora, Zacatecas, Oaxaca y Sinaloa.

La red carretera, en pañales

Escrito por Mauricio Laguna Berber
Martes, 30 de Julio de 2019 11:16

De acuerdo con el también profesor universitario, en otro tipo de administración, por parte del gobierno de los estados, son 26 mil kilómetros que administran dependencias gubernamentales como Pemex, Energía y Minas y otras dependencias y además tenemos 51 mil kilómetros de brechas, hasta lo que va del año 2018, “esto es una cifra muy similar a la que México registro en 1996”.

Sostiene Vega Villicaña, también especialista en análisis de indicadores económicos, que de acuerdo a las estadísticas internacionales 582 mil kilómetros de carreteras pueden resultar un problema de comunicación en un país de dos millones de kilómetros cuadrados, “donde solo existen seis mil 700 kilómetros considerados autopista, es decir, ¡nada!”

Abunda al respecto y señala que de esos seis mil 700 kilómetros de autopistas la mayoría se encuentran en pésimas condiciones, toda vez que no hay programas de mantenimiento adecuados; muchas de ellas son solamente de dos carriles, con ello no nos queda más que señalar que se debe hacer un esfuerzo nacional por contar con carreteras modernas y suficientes para que el país se pueda desarrollar.

Desarrollo trunco

PARA EL INVESTIGADORy catedrático universitario Humberto Vega Villicaña, existe gran preocupación por la gran desatención del gobierno federal y de las diferentes administraciones estatales en el sureste del país, donde de hecho no existe una comunicación directa ente Chiapas, Quintana Roo, Yucatán y Campeche.

“Sí hay necesidad de llevar productos de Chiapas hacia estos estados, se tiene que dar vuelta por una sinuosa y estrecha carretera que atraviesa el istmo desde Tuxtla Gutiérrez hasta Villahermosa, y continua hacia Campeche, Yucatán y Quintana Roo.”

Afirma que el sur del país no podrá desarrollarse si no está conectado de manera eficiente. “Otro elemento fundamental de esta red o de este gran proyecto de comunicación es que deberían planearse en términos de su longitud y de su capacidad, es decir, deben estar estos grandes ejes del desarrollo nacional conectados por carreteras no de cuatro carriles , si no de seis al menos, para permitir un amplio flujo de los vehículos, y que además sean carreteras de larga distancia que conecten desde Tapachula hasta Ciudad Juárez, como en algún momento

La red carretera, en pañales

Escrito por Mauricio Laguna Berber
Martes, 30 de Julio de 2019 11:16

fue la idea de la carretera Panamericana.”

Posibilidades productivas

EL MAESTRO EN administración pública Humberto Vega, recuerda que fue el año de 1992, durante el gobierno de Carlos Salinas de Gortari, cuando empezó a desarrollarse un proyecto especial por modernizar el sistema carretero del país.

Considera, sin embargo, que la propuesta de un sistema de super autopistas, que fue planteado para el periodo 89-94, “nos da una meta muy pobre en términos de necesidades del país, en ese momento se contaba con cinco mil 620 kilómetros de carreteras en operación, cuatro mil 269 estaban concesionadas a particulares, de ahí tres mil 76 kilómetros se adjudicaban a *Banobras* 93 y 113 kilómetros a gobiernos de los estados.

Se consideraba dentro de los caminos en operación como carreteras federales libres una cantidad exigua de 792 kilómetros, estatales libres 112 kilómetros, a cargo de Caminos y Puentes Federales 90 kilómetros y a cargo de la Secretaria de Comunicaciones y Transportes 49 kilómetros.

Vega Villicaña indica que, de los seis mil 620 kilómetros mencionados, se tenía un proyecto de producción de carreteras de cuatro o más carriles, a diferencia de las autopistas de dos carriles que se significaban apenas 333 kilómetros, lo cual daba una longitud total de seis mil 975 kilómetros, que engloban el programa nacional de autopistas.

Establece que el gobierno de México ha considerado autopistas los caminos de dos carriles, “lo cual es un verdadero absurdo, porque existen tramos como el Maravatío-Atacomulco, que es una carretera de dos carriles, pero está siendo cobrado por el concesionario particular como si fuera de cuatro, seis u ocho carriles y definitivamente se vuelve un cuello de botella en el flujo que proviene de la ciudad de Morelia o de Guadalajara hacia la ciudad de México.

Añade al respecto que “desde ningún ángulo puede considerarse carretera o supercarretera o autopista de cuota, toda vez que ni siquiera tiene acotamientos para una carretera de dos

La red carretera, en pañales

Escrito por Mauricio Laguna Berber
Martes, 30 de Julio de 2019 11:16

carriles, y, sin embargo, se autoriza su uso de dos carriles y se cobra el funcionamiento”

En resumen, este Programa Nacional de Carreteras tenía previsto operar seis mil 975 kilómetros, de los cuales cinco mil 620 kilómetros estaban en operación y correspondían a cuatro carriles de los que estaban en operación 674 kilómetros con la idea de construir 632 kilómetros más de carreteras de dos carriles, para alcanzar una longitud de seis mil 975 kilómetros.

Fraccionar concesiones

El investigador Humberto Vega señala que durante la administración del expresidente Carlos Salinas se concesionaron cinco mil siete kilómetros de autopista de cuota siendo las más importantes por su longitud la estación Don hacia Guaymas, de 469 kilómetros; la del libramiento nororiente Toluca, de 340 kilómetros; Torreón-Saltillo, 233 kilómetros; Cuernavaca-Acapulco, 263 kilómetros; la Mérida-Cancún, 240 kilómetros; Tinaja-Cosoleacaque, 230 kilómetros y Arriaga Huitztla, con 204 kilómetros.

Afirma que una de las características verdaderamente lamentables de este proyecto de autopistas, fue la multiplicación y fraccionamiento de los proyectos carreteros, todos ellos representan pequeñas fracciones de kilometraje “ante la magnitud y longitud de las dimensiones geográficas de nuestro país, en lugar de haberse buscado concesiones en tramos extraordinariamente largos, como pueden ser el caso de México-Laredo, integralmente”.

Señala que esta forma de concesionar las carreteras en pequeños tramos, solo permitió una pequeña serie de pequeños negocios particulares, “que no dan, ni dieron respuestas a las grandes necesidades nacionales de comunicaciones, ni de construcción de carreteras, esto fue sin lugar a dudas, unos de los proyectos más deficientes que se hayan formulado en nuestro país”.

Humberto Vega precisa que todos estos proyectos realmente obedecieron a pequeños tramos que pensaban rentables y no corresponden a un gran proyecto de comunicaciones, de un gran eje troncal que fuese determinado por las capacidades de concentrar ciudades y regiones del país.

Solo vinculación empresarial

EL INVESTIGADOR y responsable de elaborar parte del programa de Seguridad Pública del Gobierno Federal en 1999, considera que el programa de construcción de carreteras, está vinculado de manera concreta a los bancos y a quienes construyeron las carreteras.

Señala que el principal agente financiero del programa carretero fue la banca *Serfin*, además la estructura financiera de este programa de concesión quedó estructurada en el año de 1992 bajo un programa de construcción de 40 obras, la más importante que nosotros conocemos es el famoso tramo de la carretera del Sol de Cuernavaca a Acapulco, que comprendió 262 kilómetros asignado al Grupo Mexicano de Desarrollo (GMD).

El mencionado proyecto, indica Villicaña fue financiado por *Serfin* el cual era un crédito sindicado adicionalmente con soporte de cinco bancos más; el costo se estimó en dos mil 480 millones de pesos la estructura financiera señalaba que 744 millones eran aportación privada y se insistió en un crédito por 742 millones, donde el estado participaría con 124 millones, Caminos y Puentes Federales participaría con 496 millones y Pemex aportaría 124 millones.

La planeación de la construcción carretera se planteó desarrollarse desde 1989 hasta el año 1993; el proyecto se realizó en tres años y tenía un plazo de concesión de 14 años para poder recuperar la inversión, “hoy vemos que esta carretera ha sido recuperada por el gobierno, y que los grupos que aportaron recursos para la construcción de la carretera fueron realmente muy pocos, estamos hablando apenas de un 30 por ciento de lo que puso el *Grupo Mexicano de Desarrollo*

Considera que gracias a ese 30 por ciento en recursos que aportó el GMD se obtuvieron apoyos adicionales de bancos como *Serfin*, el gobierno del estado que apoyó a este grupo financiero, de *Caminos y Puentes Federales de Ingresos*, que puso cerca de 500 millones de pesos para este proyecto.

Finalmente fue un proyecto fracasado, “hoy estas carreteras fueron regresadas a sus

La red carretera, en pañales

Escrito por Mauricio Laguna Berber
Martes, 30 de Julio de 2019 11:16

constructores originales una vez que se les pagó, por el gobierno, para que ellos las sigan administrando, lo cual a todas luces es inadecuado”.

Villicaña indica que otro de los tramos carreteros importantes considerados por este proyecto es el Maravatío-Zapotlanejo y el libramiento noreste de Toluca esta parte fue considerada a ICA, al GMD, *Privasa* y otros, también contaron con apoyo de *Nacional Financiera*, *Banco de Atlántico* y otros agentes financieros; en este caso fue el costo fue mucho mayor de tres mil 580 millones de pesos.

Señala que la otra gran diferencia fue la calidad ya que “cuando uno transita por esa carretera a todas luces se ve su pésima calidad y en este caso también los concesionarios tuvieron participación, menor al 30 por ciento, del total de lo establecido como financiamiento del proyecto.

Establece que *Serfin* compensó el financiamiento con un crédito por 506 millones de pesos, “entonces la lectura de los hechos nos dice que el costo de esta carretera está muy por encima, con la de Acapulco, muy por encima del costo por kilómetro, porque estos tramos no tienen las dificultades orográficas que enfrentó la Carretera del Sol, tan es así que el plazo de construcción de esta carretera era de tres meses a pesar de que el tramo era mayor pero, sin embargo, fueron sobrestimados los costos.

Condiciones críticas

De acuerdo a informes oficiales de la Secretaria de Comunicaciones y Transportes (STC) se incrementaron en 117 por ciento los recursos asignados de 2012 a 2018 por el Gobierno a conservación de la red carretera federal en el país, sin lograr cambios significativos en el estado físico de los 50 mil 435 kilómetros que constituyen esa infraestructura.

La información señala como la conservación de la red carretera federal es estratégica para el país, “Pues es por esos 50 mil 435 kilómetros por donde circula la mayor parte de vehículos de carga pasaje y particulares en el país con volúmenes superiores a las diez mil unidades diarias”

La red carretera, en pañales

Escrito por Mauricio Laguna Berber
Martes, 30 de Julio de 2019 11:16

Diagnósticos de la SCT, realizados, indican como se asignaron en el gasto para obra pública para 2019 es de 44 mil 730 mdp, esto es 24 por ciento inferior a lo asignado en 2018. Entre los cambios más drásticos al gasto para obra pública está la infraestructura carretera, aeroportuaria y ferroviaria.

Para los proyectos de construcción de carreteras, la SCT contará con nueve mil 377 mdp, 38 por ciento menos que lo asignado en 2018. Entre los proyectos con mayor asignación de recursos están la carretera Oaxaca-Puerto Escondido-Huatulco, con 500 mdp; Bernal-Higuerillas en Querétaro, con 320 mdp; y El Tuito-Melaque en Jalisco, por 300 mdp, mientras que fueron asignados mil 95.32 millones de pesos para el ramo de la conservación carretero.

La propia SCT afirma en su informe que 41 por ciento de la red carretera federal, 17 mil 220 kilómetros mantienen una condición crítica, pues la calificación de su estado físico va de “malo” (siete mil 980 kilómetros equivalentes al 10 por ciento del total), a “pésimo” (nueve mil 240 kilómetros), es decir, 12 por ciento de la red).

A finales de diciembre del 1999, 36 por ciento de las carreteras federales, o sea 15 mil 120 kilómetros, fueron considerados en condición “regular”.

En 2018 el estado físico de la infraestructura era de 51 por ciento entre “malo” y “pésimo”, mientras que el 28 por ciento era “regular” y el 21 por ciento “bueno” además, se asignaron mil 95.32 millones de pesos para la conservación y mil 975 millones 486 mil pesos para la reconstrucción.

Carreteras de oro

PARA EL ADMINISTRADOR publico Humberto Vega, grandes partes de estas carreteras concesionadas fueron construidas como si los materiales de construcción fueran de oro y plata, ya que los costos fueron sobrevaluados significativamente.

La red carretera, en pañales

Escrito por Mauricio Laguna Berber
Martes, 30 de Julio de 2019 11:16

Como ejemplo de su dicho, Villicaña señala el caso de Europa donde los suecos terminaron en 1998 una extraordinaria carretera que cruza el Mar del Norte, hicieron túneles por debajo del mar, construyeron una isla artificial y después se fueron con puentes hasta Alemania; tardaron seis años en construir esa carretera, una extraordinaria obra de ingeniería, y les costó dos mil 500 millones de dólares, que representan el 2.5 del *Fobaproa*.

Además, esta carretera tiene 16 carriles, ocho por lado, y si comparamos esta construcción con el programa carretero de nuestro país, hasta el momento se han invertido doce mil millones de dólares y los resultados son carreteras de muy baja calidad.

Mayor kilometraje

PARA HUMBERTO VEGA, el escenario real de nuestra República es de una terrible incomunicación en lo que se refiere a carreteras. Y ejemplifica que, si quisiéramos conectar directamente Guaymas con Chihuahua y Ciudad Juárez, no existe esa posibilidad, ya que son carreteras sinuosas y de muy mala calidad; lo mismo si queremos conectar Los Monchis con Torreón, no existe dicha comunicación, por lo tanto, el tramo Saltillo-Torreón es un tramo que no alcanza a detonar las capacidades productivas el noreste mexicano.

Sobre el sur del país, indica que en el caso de Oaxaca observamos sobre la dirección a Tuxtla Gutiérrez, que tampoco existe la conexión adecuada y la carretera costera tiene funciones eminentemente turísticas, desde Zihuatanejo e incluso desde Manzanillo, hasta el tramo de bahías de Huatulco, que debería ser privilegiado en términos del desarrollo nacional.

Actualmente, que podemos decir de manera comparativa con otros países, En Estados Unidos se tienen ocho millones de carreteras mientras que en México apenas tiene 582 mil kilómetros, entonces el indicador del vecino norte es de 23.5 kilómetros por cada mil personas, mientras México tiene dos mil seis kilómetros por cada mil personas.

Finalmente, apunta que el caso de la República de Chile es igual de representativo: ahí se tienen cinco mil cinco kilómetros de camino por cada mil personas, entonces es muy difícil que México alcance competitividad internacional si no tiene un elevado indicador de kilometraje en proporción de cada mil personas, además de que resulta necesario mejorar la calidad de las carreteras.

La red carretera, en pañales

Escrito por Mauricio Laguna Berber
Martes, 30 de Julio de 2019 11:16
