



SOBRECOSTOS, ATADOS A OBRAS PÚBLICAS, ACUSAN

Estadísticas oficiales muestran que los proyectos suelen registrar desviaciones; falta de estudios técnicos sólidos termina impactando al erario, advierten especialistas

—EVERARDO MARTÍNEZ

cartera@eluniversal.com.mx

Pese a que en México la inversión pública en infraestructura ha sido históricamente baja respecto a metas y comparaciones internacionales, tradicionalmente los proyectos del gobierno federal reportan sobrecostos y retrasos, lo que ha afectado al desarrollo económico y social del país, de acuerdo con expertos.

Estadísticas de las secretarías de Hacienda y de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT), Petróleos Mexicanos (Pemex), gobiernos locales y la Auditoría Superior de la Federación (ASF) muestran que diversos proyectos registraron desviaciones atribuibles a malos cálculos, ajustes de alcance y modificaciones durante su ejecución.

Uno de los casos más representativos es el recién abierto Tren Interurbano México-Toluca, cuyo costo original se estimó en 38 mil millones de pesos, y su costo final oficial llegó a 141 mil millones.

Lo anterior implica un sobrecosto de alrededor de cuatro veces el presupuesto inicial, equivalente a un incremento aproximado de 271%, por lo que desde 2018 dejó de ser rentable socialmente, según indican sus análisis de sensibilidad de sobrecostos.

"Las cifras reflejan una problemática estructural en la planeación y ejecución de infraestructura pública, donde los presupuestos iniciales suelen quedar rebasados de manera sistemática", lamentó Edmundo Gamas, director del Instituto Mexicano para el Desarrollo de Infraestructura (Imexdi).

La falta de estudios técnicos sólidos, así como decisiones políticas que priorizan plazos sobre costos, terminan trasladando el impacto financiero al erario, acusó el especialista, reduciendo recursos disponibles para otros rubros clave del gasto público.

La problemática del Tren Interurbano obedeció a que su construcción inició sin proyecto ejecutivo en el sexenio del entonces presidente Enrique Peña, es decir, sin estudios de factibilidad legal.

Además, el proyecto comenzó sin haber adquirido 100% de su derecho de paso, afirmó Gamas.





PROBLEMA AÑEJO

La inversión pública en infraestructura ronda 2.5% del Producto Interno Bruto (PIB), cuando organismos especializados señalan que debería ser el doble.

Sin embargo, el sobrecosto se repite en otras obras de gran calado. El

Nuevo Aeropuerto Internacional de México (NAIM), cancelado en 2019 por una decisión política, pasó de un costo estimado de 129 mil millones de pesos a 285 mil millones, mientras que el Tren Maya elevó su presupuesto de 120 mil millones a 550 mil millones de pesos.


EDMUNDO GAMAS

Director del Imexdi

Lo peor de todo es que ninguna administración ha aprendido sobre las experiencias pasadas y siguen cometiendo los mismos errores"

En obras aún en proceso, el patrón se mantiene. El Puente Ni-chupté, en Quintana Roo, inició con una estimación de 5 mil 580 millones de pesos, y actualmente el gasto asciende a 9 mil 570 millones, lo que implica un incremento de alrededor de 71%. Algo similar ocurre con

Finalmente, incluso proyectos de menor escala muestran desviaciones relevantes. Por ejemplo, el Archivo General Agrario, ubicado en el centro de la Ciudad de México, cuya construcción inició en el sexenio pasado, pasó de un costo original de mil millones de pesos a 2 mil 600 millones, lo que implicó un incremento de 160%, equivalente a 2.6 veces lo presupuestado inicialmente.

Asimismo, uno más emblemático, en el sexenio de Felipe Calderón Hinojosa, es el monumento de la Estela de Luz, pues pasó de un costo original de 398 millones de pesos a mil 304 millones, lo que representó un sobrecosto de 3.3 veces respecto a lo previsto originalmente.

En tanto, el Paso Express de Cuernavaca duplicó su presupuesto, al pasar de mil 50 millones a 2 mil 200 millones de pesos, un aumento de poco más de 110%, y dos meses después de ser inaugurado se abrió un socavón en sus inmediaciones, incidente que provocó dos fallecimientos.

"Lo peor de todo es que ninguna administración ha aprendido sobre las experiencias pasadas y se siguen cometiendo los mismos errores", recalcó Edmundo Gamas. ●





MALOS CÁLCULOS

La problemática detrás de que la construcción de grandes obras termine siendo mucho más costosa que lo originalmente previsto tiene que ver con que su desarrollo inicia sin tener todos los estudios requeridos, señalan especialistas.

PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA

Cifras en millones de pesos

■ Estimación original ■ Costo reconocido ● Concluido

Estela de Luz	398/1,304
Paso Express	1,050/2,200
Archivo General Agrario*	1,000/2,600
Puente Nichupté*	5,580/9,570
Autopista Barranca Larga-Ventanilla	5,300/13,000
Tren Suburbano al Alfa*	13,000/21,548

*En construcción. ** Cancelado.
Fuente: Hacienda, Pemex, SICT, gobiernos locales y ASF.


Tren Maya
555,000

Refinería Olmeca
378,000
