

**DOS BOCAS HA REBASADO 228.2% PRESUPUESTO ORIGINAL**

Obras prometidas, con costos desbordados

El presidente López Obrador prometió, ya electo, que se prohibiría por ley el aumento excesivo de las obras, pero llegará a su Cuarto Informe de Gobierno con proyectos en construcción que ya han superado lo que se calculó año con año y, según estimaciones del IMCO, con asignaciones de más de 9 mil millones de pesos sin licitar. Además, la refinería de Tabasco, el Tren Maya y el AIFA han enfrentado obstáculos en su construcción y funcionamiento

ROMPE GOBIERNO PROMESA DE NO EXCEDER GASTO EN SU CONSTRUCCIÓN

Megaobras, onerosas y con tropiezos

Ejemplo. Tan sólo refinería Olmecca, que está en su etapa constructiva, ya rebasó 228.2% el presupuesto asignado

**ÁNGEL CABRERA**

Apesar de la promesa del presidente Andrés Manuel López Obrador de no exceder el presupuesto en las obras de infraestructura, los proyectos insignia de la autoproclamada cuarta transformación han disparado sus recursos y enfrentado obstáculos en su construcción y funcionamiento.

El caso más significativo es la edificación de la refinería Olmecca, en Dos Bocas, Tabasco, cuyo presupuesto aumentó 228.2% respecto al gasto originalmente planeado, con un incremento de 368 mil 428 millones de pesos.

De acuerdo con las cuentas públicas 2019, 2020 y 2021, así como el Presupuesto de Egresos de la Federación 2022, el proyecto emblema en materia energética, cuya etapa constructiva se inauguró el 1 de julio pasado, ha tenido ampliaciones presupuestales cada año.

Entre 2019 y 2022, el presupuesto

para Dos Bocas, según lo aprobado por la Cámara de Diputados, ha sido de 161 mil 427 millones de pesos; sin embargo, el gasto real acumula 529 mil 855 millones de pesos.

En septiembre próximo se conocerán los recursos que destinarán en 2023 para la etapa de pruebas, cuyo propósito es que se refine combustible para cumplir con el objetivo de la soberanía energética.

Uno de los obstáculos de la refinería es que, a pesar de la inversión, se desconoce cuándo comenzará la producción a gran escala, además de que tampoco ha quedado definida la logística para transportar el combustible o la construcción de ductos adicionales.

Respecto al Tren Maya, que acumula cuatro tramos construidos, su presupuesto original fue de 120 mil millones de pesos, pero podría rebasar los 290 mil millones de pesos.

Al proyecto todavía le falta por construir los Tramos 5 Norte y Sur, así como el 6 y 7, cuyas obras estarán a cargo del Ejército, con el propósito de que sea inaugurado en diciembre de 2023.

Debido a que un juez otorgó una suspensión definitiva a grupos ambientalistas, que acusan un daño ecológico a los cenotes de Quintana

Roo, la construcción del Tramo 5 estuvo detenida desde abril pasado; sin embargo, el Gobierno federal ha combatido los amparos y, a la fecha, solo faltan tres procesos para liberar los proyectos.

A su vez, el Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles (AIFA) fue inaugurado el 21 de marzo pasado, con un costo total de 115 mil 981 millones de pesos, lo que significa 40 mil millones de pesos más de lo prometido por el Presidente.

En octubre de 2019, cuando anunció la construcción de la terminal aérea, el mandatario dijo que la obra tendría un costo máximo de 75 mil millones de pesos; en 2020, subió otros 20 mil millones de pesos, y terminó con un ejercicio de más de 115 mil.

El aeropuerto, ubicado en Santa Lucía, Estado de México, lleva cinco meses en operación, en los cuales las principales vías de acceso todavía siguen en construcción; en tanto éste tiene un promedio diario de 12 vuelos, ocho chárter y un destino internacional a Venezuela, con una frecuencia de dos vuelos programados en septiembre.

A su vez, la Agencia Federal de Aviación Civil (AFAC) señaló que los vuelos bajaron 5.6%, de junio a julio,



con un total de 35 mil 117 usuarios.

Lo anterior es contrario a lo prometido por el presidente López Obrador, quien, en octubre de 2018, en su gira de mandatario electo, dijo que en su Gobierno estaría "prohibido por ley, no va a poder aumentarse el costo de la obra un porcentaje mayor porque ahora una obra la cobran hasta el doble".

El viernes pasado, el secretario de Hacienda, Rogelio Ramírez, admitió a la agencia Bloomberg que el aumento en los costos de las megaobras sí representaba una presión para las finanzas.

"Todo lo que hagamos en 2022 y 2023 para acomodar el incremento es algo que no haremos en 2024, por lo que a mediano plazo funciona bien", señaló sobre la construcción

de los próximos presupuestos.

Al respecto, el Instituto Mexicano de la Competitividad (IMCO), durante la presentación del Índice de Riesgos de Corrupción, aseveró que, en las megaobras y otros proyectos, el Gobierno federal ha gastado más de 9 mil millones de pesos sin licitación, con proveedores riesgosos, posibles empresas fantasma, sancionadas o de reciente creación.



PROYECTO. En el Tramo 5 del Tren Maya, ya se observan a trabajadores; esta zona ha sido una de las más polémicas durante la construcción de dicha obra.