

Alertan por impacto de nueva Ley de Asociaciones Público Privadas

Prevén carreteras caras

Contempla esquema que constructores compartan la responsabilidad, parcial o total, de comprar los terrenos donde pasarán las autopistas

ALAN MIRANDA

Las autopistas de México podrían resultar aún más costosas para los usuarios ahora que los nuevos proyectos se licitarán bajo la nueva Ley de Asociaciones Público Privadas, advirtieron consultores y constructores.

El nuevo esquema prevé que los desarrolladores absorban una parte o la totalidad de la responsabilidad de comprar los terrenos sobre los que pasará la autopista, los derechos de vía.

“Los bienes y derechos para la ejecución de un proyecto, incluyendo los relativos a derecho de vía, podrán adquirirse por la dependencia o entidad federal interesada, por el desarrollador, o por ambos, según se convenga conforme a lo que resulte más adecuado”, señala el artículo 92 de la Ley.

Antes, el Gobierno federal era el único responsable, según la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas.

Nick Panes, director general de la consultora Control Risks en México, explicó que las desarrolladoras deberán gastar más para contratar recursos humanos especializados que los asesoren y les ayuden a gestionar las compras con las comunidades y llevar los litigios.

“Como consecuencia, los

proyectos serán más caros para los desarrolladores, pero probablemente estos costos serán transferidos de algún modo, ya sea aumentando el precio del peaje para los usuarios finales o solicitando concesiones de las carreteras por periodos de tiempo más largos”, detalló.

Este procedimiento siempre ha sido el talón de Aquiles de las autopistas mexicanas.

La **Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT)** suele lanzar las licitaciones cuando apenas tiene el 40 por ciento de las tierras necesarias.

Algunas concesiones tuvieron que ampliarse, porque buena parte del plazo transcurrió sin que se pudieran realizar trabajos.

En la Autopista Atizapán-Atlacomulco, por ejemplo, la concesión fue entregada desde mediados de 2014, pero OHL México, la concesionaria, no pudo comenzar a trabajar sino hasta el segundo trimestre de 2015.

Carlos Césarman, vocero de Pinfra, otra operadora de infraestructura, explicó previamente que, en muchas ocasiones, no es una cuestión de dinero, sino que muchos pobladores simplemente no están dispuestos a vender.

Este nuevo esquema es un motivo de preocupación para

la española Isolux-Corsán, que opera la Monterrey-Saltillo y el Libramiento de Xalapa.

“La intención final es agilizar un proceso que históricamente se ha manifestado lento, complejo y peligroso, dependiendo de los Estados y las comunidades a las que afecta la infraestructura de turno.

“¿Cuánto menos difícil va a ser, si no lo han conseguido instituciones federales o la autoridad, que lo consiga un ente privado pequeño?”, cuestionó.

Si la autoridad carga todo el costo al proyecto, éste será más caro, advirtió.

“¿Quién asume ese riesgo? Eso nunca lo puede asumir un privado, de ninguna manera. Tenemos que tener unas garantías mínimas por parte de la entidad, de la autoridad”, dijo.

Raúl Murrieta, subsecretario de Infraestructura de la **SCT** consideró infundadas las preocupaciones, pues el nuevo esquema facilita el proceso, no lo dificulta.

“Yo no puedo comprar ni un peso arriba de lo que el Instituto de Administración y Avalúos de Bienes Nacionales (Indaabin) dice que me cuesta la tierra”, explicó.

Por tanto, para comprar un terreno cuyo dueño se resiste a vender, el Gobierno no puede negociar, y el privado sí.

Problemático

La liberación del derecho de vía suele ser el talón de Aquiles de los proyectos de infraestructura carretera en México.

40

metros de ancho mide como mínimo el derecho de vía de una carretera.

40%

de liberación es el mínimo que se fija la SCT para licitar un proyecto.

34

trámites distintos son necesarios para la adquisición de las tierras.

1

solo terreno no liberado puede retrasar apertura de un proyecto meses o años.

