

## **Proyectos locuaces, motivos oscuros**

**Alfredo Acle Tomasini©**

Al Jefe de Gobierno le quedan quizá, no más de quince meses antes de que renuncie al cargo para buscar la candidatura a la presidencia de la República por parte del PRD. Pero, mientras esta fuga hacia adelante espera el plazo secretamente fijado, el Gobierno de la Ciudad informa la realización de dos proyectos de gran calado: las supervías Reforma y Poniente, cuyo tiempo de realización se estima en 30 y 24 meses respectivamente, con una inversión privada – que no regalo porque eventualmente la tendremos que pagar- de 18 y 4 mil millones de pesos.

Contrasta de manera evidente la forma como se anunciaron dichos proyectos ensalzando sus características y virtudes, o comparándolos, para asombrarnos, con vías que usamos a diario como el Circuito Interior, diciéndonos que las obras prometidas equivalen a volver a construir éste en sólo 30 meses, con la escasa información que se ha dado sobre aspectos más detallados respecto a su trazo, características, inversionistas y el precio probable de los trayectos, lo que termina por generar serías dudas respecto a su factibilidad técnica y económica, al impacto directo e indirecto que tendrá la ciudadanía y en la ciudad y, especialmente, si estos proyectos, a la luz de otras problemas que existen en la capital, podrían calificarse como prioritarios.

Si usted piensa que no le afectan estas obras porque no pasan cerca de su casa, está muy equivocado. Porque con base en la información proporcionada, no puede descartarse que terminen convirtiéndose en elefantes blancos que los capitalinos tendremos que mantener, como ya nos ocurrió con las carreteras privadas que debieron ser rescatadas y que fueron concesionadas con un esquema similar al que se propone.

La idea genial de la privatización de carreteras fue concesionarlas a las propias constructoras que las desarrollaron. Éstas constituyeron sociedades para operar la concesión y pedir los préstamos para construirlas. Para esto último se auto contrataron pagándose elevados precios, lo que hizo tan próspero su negocio de la construcción que algunos de los dueños aparecieron fugazmente en la lista de Forbes. Finalmente ¿adivine? las concesionarias no pudieron cubrir los créditos, porque dizque los aforos fueron menores a lo esperado, y ahora usted, junto el resto de los mexicanos pagamos esa deuda.

Resulta increíble que nuestra memoria sea tan corta para recordar lo que nos dañó.

También hemos olvidado que la construcción de los puentes de los poetas se hizo mediante una permuta de terrenos propiedad de la ciudad, en una operación cuyos detalles nunca se han divulgado y que posiblemente están guardados en un expediente clasificado con el nombre de “Honestidad valiente” ¿Cómo y quién valuó estos terrenos? ¿Con o sin la plusvalía derivada de la construcción de esas obras? Curiosamente, a la empresa que los construyó parece que se le asignará por adjudicación directa, la concesión de la Supervía Poniente y que explotará con el cobro de un peaje, lo que significa que indirectamente también estará cobrando por el uso de los puentes para quiénes provengan del sur de la ciudad y utilicen Luis Cabrera.

Cuando en boca de un funcionario, que lleva menos de un año en el cargo y que no cuenta con ninguna experiencia en la construcción de obras de la envergadura planteadas, oímos como las describe con ingenuidad y que nos dice que el monto del peaje será el menor posible, debemos sentirnos alarmados. ¿Cómo podemos dejarnos embaucar con este tipo de comentarios? ¿Acepta usted que alguien le diga que le va a cobrar lo menos posible para que llegue cotidianamente a su trabajo?

Como ejemplo de improvisación basta leer en la página de internet del Supervía Reforma donde se dice que los túneles pueden medir entre 8 y 13 kilómetros, es decir 62% más y seguir costando 18 mil millones. ¿Sabrán de lo qué están hablando? Más aún, porque la experiencia internacional demuestra que los proyectos subterráneos siempre terminan rebasando lo presupuestado, dado que tienen un alto riesgo de enfrentar situaciones inesperadas.

¿Cuáles son las razones para impulsar estos proyectos en el ocaso de un Gobierno? ¿Por qué las características detalladas de estas obras, especialmente su trazo, no se ha hecho del conocimiento de la opinión pública? Parece, que la intención es dosificar el embate de aquellos que van a ser afectados y que más temprano que tarde se enfrentarán a hechos consumados, por lo que deberán aceptar resignados, cómo la transformación de sus colonias y su patrimonio será tan irremediable como la eventual partida de los funcionarios que ordenaron la ejecución de estas obras locuaces, cuya vaguedad hace difícil valorar sus beneficios, como entender los motivos para emprenderlas.

alfredo@acletomasini.com.mx