

La prisa de AMLO, mala consejera del Tren Maya

Por: Mathieu Tourliere. 21/03/2022

A fin de cumplir los plazos ordenados por el presidente para concluir el Tren Maya, Fonatur deja de lado la planeación. La Academia de Ingeniería de México entregó a la SFP un informe donde enumera las graves irregularidades de un contrato adjudicado al consorcio que encabeza la empresa Mota-Engil por 4 mil 667 millones de pesos para construir un libramiento en Campeche, lo que pone en riesgo el proyecto, igual que los retrasos y la elevación de sus costos acumulados en sus primeras etapas.

CIUDAD DE MÉXICO (proceso).- Las prisas del Fondo Nacional de Fomento al Turismo (Fonatur) por terminar el Tren Maya a finales de 2023, como ordenó el presidente Andrés Manuel López Obrador, llevaron a la dependencia a adjudicar directamente un contrato de 4 mil 667 millones de pesos a un consorcio encabezado por la empresa Mota-Engil –una de las constructoras consentidas del gobierno federal–, para construir un libramiento ferroviario de 18 kilómetros en Campeche, no contemplado en el trazo inicial.

Ese contrato multimillonario tiene “serias deficiencias desde el punto de vista de la adecuada gestión de proyectos”, las cuales ponen en riesgo los plazos, la calidad e incluso la viabilidad de la obra, advirtió la Academia de Ingeniería de México, que fungió como testigo social en el proceso de contratación, el cual se extendió entre los pasados meses de noviembre y febrero.

Un ejemplo: con tal de ganar tiempo en el papel, Mota-Engil aseguró que terminaría el proyecto ejecutivo –es decir, los estudios previos al arranque de las obras– en apenas seis meses, y que durante los primeros cuatro meses realizaría los estudios geofísicos y geohidrológicos. Los plazos no cuajan, según la Academia de Ingeniería, pues estos estudios son la base del proyecto ejecutivo.

“¿Con qué información trabajarán los ingenieros que están elaborando dicho proyecto ejecutivo, particularmente los trabajos iniciales de movimientos de tierra, cimentaciones o alcantarillas, cuyos trabajos de construcción están programados para los meses tres y cuatro? ¿Con qué información de ingeniería iniciarán dichas

obras?”, preguntaron los ingenieros José Francisco Albarrán Núñez y Alfonso Chávez Vasabilbaso, en un informe que entregaron el pasado 8 de febrero al Fonatur y a la Secretaría de la Función Pública (SFP).

Esos problemas no son nuevos en el Tren Maya: para cumplir los tiempos políticos de López Obrador, los ingenieros pusieron a funcionar la maquinaria mientras seguían armando los planes y estudios. La mala planeación ya provocó un disparo de 27% en el costo del megaproyecto tan sólo para 2020 y varios cambios en las rutas y retrasos importantes que le costaron a Rogelio Jiménez Pons la dirección del Fonatur.

En su informe de 15 cuartillas sobre el libramiento de Campeche, los ingenieros de la Academia de Ingeniería resaltaron que, por la “necesidad de Fonatur de llevar el proceso de contratación en comento con la mayor celeridad”, sólo pudieron revisar “de forma selectiva la documentación recibida” y elaboraron “el primer testimonio parcial en muy corto tiempo”.

A pesar de las prisas, observaron irregularidades en la forma y en el fondo de la contratación, y advirtieron que el Fonatur está asumiendo “el riesgo de aprobar un proyecto ejecutivo incompleto o bien de retrasar el proyecto”, entre otros. En el contrato, no disponible en plataformas públicas, Mota-Engil se comprometió a entregar el libramiento en 455 días naturales: un año y dos meses.

Fragmento del reportaje publicado en la edición 2367 del semanario Proceso

[LEER EL ARTÍCULO ORIGINAL PULSANDO AQUÍ](#)

Fotografía: Grieta. org

Fecha de creación

2022/03/21