



La conectividad de la infraestructura del transporte avanza en todo el país, pero el desafío por enfrentar es diseñar un programa de infraestructura estratégica y planeación urbana para 2030, afirmó **Óscar Raúl Callejo Silva**, subsecretario de infraestructura de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT).

En desayuno de Diálogo con ingenieros, agregó que la planeación urbana se hizo sobre las rodillas, lo que ahora se manifiesta en la ausencia de un esquema ordenado para responder a la oferta de vivienda en la Ciudad de México.

“El reto de planear la conectividad es ver hacia el futuro y que ésta se implemente conforme a la ley, además de resolver los congestionamientos viales y responder al gran crecimiento de la población, dado que las necesidades de conexión y planeación urbana también aumentan”, señaló.

Otro pendiente, dijo, es la liberación del derecho de vía, pues si bien se hicieron reformas a las Leyes de obra pública y expropiación, además de crearse la Ley de las Asociaciones Público-Privadas (APP) no se ha redactado una reforma a la Ley Agraria que ayude a la negociación de la propiedad social.

Al hacer un balance de la actual administración añadió que su gran aportación es el trabajo logístico. La red carretera, explicó, se divide hoy en 15 ejes troncales, transversales y longitudinales, pero urge mejorar los puertos para que tengan mayor comunicación con las fronteras.

Hechos e inversiones

Precisó que de las 80 carreteras previstas en el Programa Nacional de Infraestructura (PNI) 77 están casi terminadas, entre ellas destacan Atlacomulco-Palmillas (70 km), León-Aguascalientes, el Periférico de Campeche y La Barca.

Sobre los caminos rurales comentó que a través del Presupuesto de Egresos de la Federación se obligó a la SCT a participar en la construcción de 30 mil kilómetros, aunque ésta es una tarea de los estados, que deben ser más activos en la aportación de recursos y hacer estudios previos para evaluar la conveniencia de invertir o no.

Callejo expuso que los proyectos estratégicos pendientes son Paseo-Palmillas y el macro libramiento de Guadalajara, los tramos las Varas-Vallarta y Obregón y Hermosillo, además del libramiento de Navojoa.

En el tema de conectividad hacia los puertos previó que la autopista de 170 kilómetros Oaxaca-Istmo tendrá un fuerte impacto en el Puerto de Salina Cruz, cuya carga está compuesta 90% por hidrocarburos y 10% por otros productos.

Comentó que el libramiento Ciudad del Carmen, a realizarse con el Fondo Nacional de Infraestructura (Fonadin) a través del macro-título, y el paso Express de Cuernavaca, por ejemplo, serán de gran ayuda para desahogar los nudos viales en estas ciudades.

Estimó que en 2017 serán concluidas las carreteras con altas especificaciones (velocidades de 90-110 km/hora) como la Querétaro-Ciudad Juárez, México-Nogales, México-Nuevo Laredo, Mazatlán-Matamoros, Acapulco-Tuxpan, Acapulco-Veracruz, Manzanillo-Tampico. La de mayor reto, por las condiciones de suelos, es la Puebla-Progreso, reveló.

Callejo Silva dijo que la inversión federal más importante se destinará a solucionar los problemas de vialidad en el Valle de México y la periferia de la zona metropolitana.

“Hay un gran reto de planeación urbana en la Ciudad de México, como las salidas a la Ampliación de Santa Clara-Ecatepec y a Cuernavaca, México-Toluca, Chalco-Cuautla, México-Chalco y México-Puebla para dar conectividad a la capital del país con ciudades aledañas”, explicó.

Aclaró que continúa la construcción del viaducto Chamapa-La Venta que conectará la autopista de cuota Pirámides-Texcoco con el Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (NAICM).

En relación con el NAICM dijo que las vialidades listas serán Ampliación Peñón-Texcoco, Avenida 602, Circuito Exterior Mexiquense, Distribuidor de Periférico, Distribuidor de las Américas, Pirámides Texcoco y la ampliación del Boulevard Aeropuerto.

Quedarán pendientes Arco Oriente, ampliación del tramo del periférico, el desdoblamiento del Río de los Remedios y la autopista Siervo de la Nación en Ecatepec.

Por otra parte, comentó que las APP en la construcción de carreteras han funcionado bien y ayudan a eliminar deficiencias en los contratos. Las obras se miden mejor (por índice, incumplimiento y disponibilidad del tramo) ofrecen más seguridad vial, aunque “mayor conectividad implica desarrollo, mejores técnicas e ingenieros”.

El funcionario de la SCT estimó que el presupuesto que se requiere para mantener en buenas condiciones entre el 85% y 89% de los 40 mil km libres de peaje equivale a 18 mil millones de pesos. Sin embargo, agregó, las APP en los tramos más afectados, como Querétaro-Aguascalientes y Coatzacoalcos-Villahermosa han ayudado a resolver el problema.

En las zonas económicas especiales como Mitla-Tehuantepec y Salina Cruz, **Callejo Silva** mencionó que trabajan para que todo el Circuito Transísmico sea de altas especificaciones.

Por su parte, **Fernando Gutiérrez Ochoa**, presidente del Colegio de Ingenieros Civiles de México (CICM) declaró que aún falta mejorar las especificaciones de unos 400 mil kilómetros de carreteras del país y enfrentar otros retos importantes para el siglo XXI, como el NAICM.