



Quieren reubicar caseta Puebla-Atlixco

La colocación de la primera piedra de lo que será el Campus Puebla del sistema educativo Colegios México Nuevo en Lomas de Angelópolis II, puso al descubierto la pretensión de reubicar tres kilómetros la caseta a Atlixco para contar con accesos viales que permitan la expansión de la zona residencial en una extensión adicional de 400 hectáreas.

De acuerdo con una investigación, realizada por Status Diario, el proyecto se encuentra ya muy avanzado, pues los directivos del plantel revelaron en el mapa de ubicación del Colegio un próximo acceso que precisamente será funcional, a través de la reubicación de la caseta de peaje de la autopista de cuota Puebla-Atlixco.

La también conocida Vía Atlixcáyotl, cuya construcción inició en 1988, cuenta hasta ahora con una longitud de 18 kilómetros, un aforo diario de 12 mil 700 vehículos y un tiempo de recorrido de 15 minutos.

Con el proyecto de reubicación de la caseta quedaría en 15 kilómetros para conectarse a la carretera siglo XXI.

Aunque la zona residencial Lomas de Angelópolis no forma parte del decreto expropiatorio de la reserva territorial Atlixcáyotl-Quetzalcóatl cuenta con todos los beneficios de infraestructura. Tras el agotamiento de terrenos, sus propietarios han logrado hacerse de predios para conformar una amplia extensión adicional de 400 hectáreas para el desarrollo de lo que ya comienza a ser Lomas de Angelópolis II, cuya reubicación de la autopista resulta clave, a efecto de desahogar el tránsito vehicular y evitar cuellos de botella en el primer complejo residencial.

Del gobierno, 80% de los bonos

La autopista a Atlixco actualmente es operada por el Organismo Operador de Carreteras de Puebla y su financiamiento es resultado de la colocación de bonos de deuda desde el sexenio de Melquiades Morales Flores, donde se han logrado emitir certificados bursátiles de tasa fija en Unidades de Inversión por 520 millones de pesos con vencimiento al 2019.

Las cuotas de peaje es lo que garantiza su viabilidad crediticia, de acuerdo con un reporte de la calificadora Standard & Poor's.

Fuentes de primer nivel, revelaron a Status Diario que sí existe un proyecto de reubicación de la caseta a Atlixco para favorecer a Lomas de Angelópolis II, lo cual es muy factible debido a que el gobierno del estado compró en los últimos años el 80 por ciento de los bonos emitidos en el mercado para el financiamiento de la Atlixcáyotl.

De esta manera, los inversionistas —en este caso el gobierno local— “no tendrían ningún problema en aceptar que se redujera la extensión de la autopista de cuota a Atlixco”.

Si no se reubica la caseta, los problemas de tránsito será graves en la zona, porque el único acceso sería por Lomas de Angelópolis I, con el consecuente caos vía y urbano.

Decreto 2009

Conforme el Periódico Oficial del Estado, el 9 de enero del 2009 se publicó el decreto avalado por el Poder Legislativo local, donde se dan amplias facultades al Organismo Operador de Carreteras de Cuota para emitir nuevos bonos de deuda y adquirir un préstamo de más de mil 054 millones de pesos.

Las razones esgrimidas en el decreto son claras: "Que actualmente, la situación financiera y los futuros planes de inversión del Organismo, lo obligan a refinanciar sus pasivos a largo plazo con la finalidad de mejorar sus condiciones de costo y plazo, mejorando el perfil de pagos del servicio de deuda a corto y mediano plazo, en virtud de que la deuda del Organismo está conformada por un crédito formalizado con BANOBRAS y por la emisión de Certificados Bursátiles AtlxCB 04U, cuyos saldos al cierre de octubre de dos mil ocho se estiman en 449 millones de pesos y 504 millones de pesos, respectivamente, ambos pasivos con vencimiento en el 2019.

"Que tomando en cuenta el crecimiento histórico del aforo e ingresos de la Vía Atlxcáyotl y su futura proyección, se considera que esta autopista puede respaldar un nuevo crédito que financie la totalidad de la deuda a largo plazo del Organismo, así como los gastos relacionados, debido a la tendencia de consolidación de la zona de influencia como área urbana, así como las buenas condiciones en las que se encuentra la Vía Atlxcáyotl, provocando que la expectativa de crecimiento de su aforo sea alta.

"Que la estructura financiera que se logre concretar derivado de la presente autorización, debe realizarse hasta por un monto de un mil cincuenta y cuatro millones de pesos, destinados para el prepago del crédito que actualmente se tiene formalizado con BANOBRAS, así como para la emisión de Certificados Bursátiles ATLXCB 04U, con las correspondientes comisiones de prepago, a fin de liberar los ingresos que obtiene el organismo de las autopistas Apizaco-Huauchinango y Virreyes-Teziutlán, y destinarlos al desarrollo de proyectos ejecutivos y mejoramiento de la infraestructura de carreteras de cuota del Estado.

"Que el actual escenario económico mundial y nacional, obligan a las Dependencias y Entidades a buscar las mejores opciones para su financiamiento, por lo que se abre la posibilidad de que la presente autorización se realice a través de emisión bursátil o crédito bancario, ambas, con fuente de pago de los derechos de peaje de la autopista Vía Atlxcáyotl, sin afectar las participaciones del Gobierno Estatal.

Derivado del excelente desempeño de la autopista, los ingresos, tarifas, gastos y operación, permite realizar un apalancamiento más efectivo de ese activo, permitiendo al Organismo aplicar los excedentes de la emisión y los ingresos de otros activos en inversión pública productiva en materia de infraestructura de carreteras de cuota, a fin de mejorar la comunicación carretera en el Estado con el resto de las Entidades Federativas que componen los diversos nodos regionales de desarrollo.

"Todo se fundamenta en lo dispuesto por los artículos 57 fracciones I y VIII, 63 fracción I, 64, 67 y 79 fracciones VI, IX y XXXIII de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Puebla; 43 fracción II, 69 fracción I, 70 y 71 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado; 20, 21 y 24 fracción II del Reglamento Interior del Honorable Congreso del Estado, se emite el siguiente:

A pesar de las amplias facultades otorgadas al Organismo Operador de Carreteras de Cuota, calificadoras como Standard & Poor's y Fitch advierten: "Aún cuando el comité técnico tiene la capacidad de remover a CCP como operador, depende de la voluntad del estado de Puebla (mxA+/Estable/--) para que esto pueda ser implementado en forma expedita, y La existencia de una carretera libre con una participación de mercado de 50% del tramo.

"Durante el primer semestre del 2009, la carretera mostró un decremento de aproximadamente 7% en el aforo comparado con el mismo periodo del año anterior, principalmente por las obras de rehabilitación que se llevan a cabo en el Boulevard Atlxcáyotl, principal acceso a la carretera, y las cuales se planean terminar a finales de este año.

"Es importante mencionar que el aforo se vio afectado también por el brote de influenza en México".

Standard & Poor's espera que para el cierre de este año el tráfico de la autopista se mantenga en los mismo niveles de 2008 y que tenga una ligera recuperación para 2010, lo cual representaría un incremento en el aforo de aproximadamente 3% en promedio anual durante la vida de la emisión.

Para el periodo 2009-2029, el mantenimiento mayor aumentó en aproximadamente 80 millones de pesos con respecto al programa entregado el año pasado. Esto se debe principalmente a que antes no se presupuestaban erogaciones por este concepto para los años 2011 y 2012. Sin embargo, debido a que la estructura financiera contempla un fondo de reserva de operación y mantenimiento mayor, el cual incluye el gasto de mantenimiento de los siguientes 12 meses, este gasto no afectó el flujo de caja de la carretera. Al mes de mayo de 2009, el saldo de este fondo era de 42 millones de pesos.

La perspectiva estable refleja la expectativa de Standard & Poor's de que en el mediano plazo, el crecimiento de tráfico se normalice tras las obras que recientemente afectan el aforo, y que las cuotas se ajustarán a la inflación para mantener su valor real. Además, refleja la perspectiva de la calificación de Banobras, quien es el proveedor de la línea de liquidez. En caso de una disminución continua significativa en el aforo de la carretera, aunado a un cambio en la calidad crediticia del proveedor de la línea de liquidez, la calificación

podría verse afectada a la baja. De la misma manera, la ausencia de la línea de liquidez proporcionada por Banobras tendría un impacto negativo en la calificación.

La Operación

La operación consiste en la bursatilización de las cuotas de peaje del tramo carretero entre los municipios de Puebla y Atlixco, con una longitud de 18 kilómetros (Km.) conocido como Vía Atlixcáyotl.

El contrato de fideicomiso en base al cual serán emitidos los Certificados Bursátiles, estará conformado por la Cuenta del Fondo Concentrador, Fondo de IVA, Fondo de Operación y Mantenimiento Menor, Fondo de Mantenimiento Mayor, Fondo de Servicio de Deuda, Fondo del Contrato de Garantía para el Pago Oportuno, Fondo de Reserva y Fondo Preventivo.

La fuente de repago primaria de este programa son los flujos de efectivo generados del cobro de las cuotas de peaje del tramo carretero conocido como Vía Atlixcáyotl.

Adicionalmente, esta emisión cuenta con una garantía parcial que otorga BANOBRAS, S.N.C. al Fideicomiso, por el 53% del monto emitido en Unidades de Inversión (UDI's) a través de una línea de crédito contingente, irrevocable e incondicional.

Esta garantía hará frente, hasta donde alcance, a cualquier insuficiencia de recursos para cubrir el pago al inversionista al vencimiento de cada cupón, si los recursos de los Fondos de Servicio de Deuda, de Reserva y el Preventivo no fueran suficientes para dicho efecto.

En caso de que esta línea de crédito sea utilizada y los recursos generados por la carretera no sean suficientes para cubrir sus compromisos con BANOBRAS, S.N.C., los intereses que ésta línea de crédito genere serán capitalizados. El pago de la línea de crédito estará subordinada al Servicio de Deuda de los Tenedores, por lo que Fitch Ratings consideró esta mejora crediticia como un elemento fundamental para otorgar su calificación.