

POR POSIBLE BAJA DE SUBSIDIOS A INFRAESTRUCTURA

SCT no descarta hacer obras para Puebla con esquema de APP

Se prevé un recorte de 27% para el mantenimiento carretero

Miguel Hernández
EL ECONOMISTA

Puebla, Pue. RAÚL AGUIRRE Valencia, delegado de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) en Puebla, indicó que an-

te la posible baja de subsidios para la conservación y ampliación de la infraestructura, se podría recurrir a los esquemas Asociación Público-Privada (APP) y Proyectos de Prestación de Servicios (PPS).

Recordó que sólo en el tema de

recursos para el mantenimiento carretero, se prevé un recorte de 27%, pues se recibirían 219 millones de pesos, de acuerdo con el Proyecto de Presupuesto de Egresos de la Federación (PPEF) del 2017, cuando en el presente año se ejercieron

300 millones de pesos.

NECESIDADES PENDIENTES

La preocupación principal son los proyectos de construcción, explicó, ya que son necesidades pendientes, tal es el caso del libramiento La Garza-Amatitlanes, que ya está planeado como APP.

Comentó que pueden surgir más proyectos importantes para la entidad en la integración del presupuesto y si hay una baja de recursos, entonces podrían recurrir a los PPS como una opción.

“En la delegación tendremos los recursos suficientes para dar mantenimiento a los 1,050 kilómetros de carreteras en la entidad, habría que ver sobre qué carretera y tramo”, explicó.

Tras una reunión con diputados federales poblanos del Partido Revolucionario Institucional (PRI), Valencia Aguirre dijo que en estos meses de elaboración del presupuesto se manejan varios pronósticos, pero, insistió, deben esperar a que se defina lo que corresponde a Puebla, entidad que se

“En la delegación tendremos los recursos suficientes para dar mantenimiento a los 1,050 kilómetros de carreteras en la entidad; habría que ver sobre qué carretera y tramo”.

Raúl Aguirre Valencia,
delegado de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) en Puebla.

vio beneficiada con varias obras para agilizar su conexión con autopistas federales.

En el recuento está la terminación del anillo periférico que se conecta con la autopista Puebla-Veracruz y el viaducto elevado de la México-Puebla, éste último próximo a ser inaugurado en octubre, el cual tuvo un costo de 10,000 millones de pesos, de los que 50% fue aportado por las firmas OHL

y Pinfra, quienes tuvieron a su cargo la obra.

OBRAS DE PUEBLA MEDIANTE PPS

Entre las obras realizadas por el gobierno estatal bajo el esquema Proyectos de Prestación de Servicios (PPS), indica la calificadora Fitch Ratings, están el Centro Integral de Servicios (CIS), cuyo precio a pagar será de 4,957.5 millones de pesos, lo que representa 261% más de su costo, el cual fue de sólo 1,372 millones de pesos.

Mientras que por el Museo Internacional del Barroco (MIB), cuyo costo original fue de 1,042.9 millones de pesos, se deberán pagar 286 millones de pesos anualmente, hasta el año 2038, es decir, que costará 277% más, lo que equivale a 6,578 millones de pesos.

Agregó que las plataformas para la planta armadora Audi son el único proyecto que ya se paga directamente con lo del Impuesto sobre la Nómina (ISN) y se erogan, desde el 2015, 686.1 millones de pesos cada año a pagar en 15 años.

Esta adquisición registrada como



El Museo Internacional del Barroco, bajo el modelo APP, terminará costando 6,578 millones de pesos a un plazo de 22 años. FOTO ARCHIVO EE: GABRIELA ESQUIVEL

1,050
KILÓMETROS
de carreteras serán objeto de mantenimiento en la entidad.

Obra Pública Financiada (OPF) tuvo un costo de 5,079 millones 315,000 pesos, pero con los intereses el monto será de 10,291 millones 500,000 pesos, lo que significa 102% más de su costo real.

miguel.hernandez@economista.mx