MEDIO: PORTAL ALCANCE DIARIO

FECHA: 03/SEPTIEMBRE/2021

Comunicación Financiera

Libramiento Elevado de Puebla, la obra regalada a OHL

Con un **sobrecosto superior al triple de su valor original** y una **concesión plagada de irregularidades**, el presidente **Andrés Manuel López Obrador** revivió el caso del **Libramiento Elevado de Puebla**, que señaló como **fraude**, afirmando que **OHL-Pinfra no invirtió ni un peso en su construcción** y aun así mantiene la concesión del tramo carretero.

Así lo evidenció el mandatario nacional durante su "mañanera", acusando que los gobiernos de **Enrique Peña Nieto y Rafael Moreno Valle**, en complicidad con las **empresas privadas**, se **beneficiaron** de este modelo de negocio.

"SE UTILIZABA PRESUPUESTO PÚBLICO Y, COMO DICES, NO SÓLO CRÉDITOS, SINO PRESUPUESTO COMO COMPLEMENTO; A VECES ERA TODO PRESUPUESTO PÚBLICO Y ERA MUY POCO LO QUE INVERTÍA LA EMPRESA PRIVADA. POR EJEMPLO, PARA NO ESTAR HABLANDO ASÍ EN ABSTRACTO, EL SEGUNDO PISO DE PUEBLA, QUE ATRAVIESA PUEBLA, LO HIZO OHL O UNA DE ESAS EMPRESAS, YA NO RECUERDO BIEN, PERO EL PRESUPUESTO FEDERAL ES MAYOR A LO QUE INVIRTIERON… Y ELLOS TIENEN LA CONCESIÓN Y COBRAN", DIJO LÓPEZ OBRADOR.

El presidente refirió que OHL no invirtió nada en la **construcción del segundo piso de la autopista México-Puebla**, obra que costó **10 mil 500 millones de pesos**.

"UNA OBRA QUE COSTABA CINCO MIL MILLONES LA ESTIMABAN EN 10 MIL Y LLEGABAN AL ACUERDO. DE ESOS 10 MIL, EL GOBIERNO FEDERAL APORTA CINCO MIL Y LA EMPRESA PRIVADA APORTA LOS OTROS CINCO MIL. COMO REALMENTE LA OBRA COSTABA CINCO MIL, CON EL PRESUPUESTO FEDERAL SE TERMINABA LA OBRA, ELLOS NO APORTABAN NADA Y SE QUEDABAN CON LA CONCESIÓN PARA COBRAR POR EL PASO".

EL MÁS CARO KILÓMETRO POR KILÓMETRO

El Libramiento Elevado de Puebla, o mejor conocido como "segundo piso de la pista", tiene una **extensión de 15.3 kilómetros**, desde su inicio en el Periférico Ecológico, en **Chachapa**, hasta la zona Outlet, en **Cuautlancingo**, con un costo de 10 mil 500 millones de pesos.

Esto significó que la obra realizada a través de una Aportación Publico Privada (APP) tuvo un **valor por kilómetro de 686.2 millones de pesos**, el más caro del país.

Esto en comparación con el **Viaducto Bicentenario del Estado de México**, el cual **mide 23.5 kilómetros y costó 11.2 mil millones de pesos,** es decir, un **promedio de 476.6 millones de pesos por kilómetro**.

EN 4 AÑOS Y MEDIO RECUPERA LA MITAD DE SU "INVERSIÓN"

Desde el primer año de operación completo de la concesión en 2017, **el consorcio español se ha embolsado dos mil 392.5 millones de pesos**, lo que corresponde al **47 por ciento de la "aportación"**, que fue de cinco mil millones de pesos.

Esto **a sólo cuatro años y medio de asumir el control del libramiento**, por lo que la **proyección de OHL** es tener una **ganancia de más de 22 mil millones de pesos** al finalizar la concesión dentro de **25 años.**

ASF DETECTÓ VICIOS EN CONCESIÓN

De acuerdo con un informe de la **Auditoria Superior de la Federación (ASF)**, el **gobierno de Puebla y la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) incumplieron** con las disposiciones en la **adjudicación de la concesión** del segundo piso de la Autopista México-Puebla.

Lo anterior debido a que en la adjudicación del título de concesión **no se acreditaron "los criterios de economía, eficacia y eficiencia"**, debido a **que la obra fue asignada de forma directa a OHL-Pinfra.**

De acuerdo con el reporte de la ASF, existió **un sobrecosto de 268.1 por ciento**, en la construcción de cada kilómetro del PEP.

Asimismo, se certificó que el otorgamiento de la concesión resultó un **"pago de favores"**, pues **OHL México realizó el rescate del Libramiento Norte**, respondiendo las autoridades poblanas con la adjudicación del Paso Elevado.

CALIFICADORA ENTREGA UNA "PERSPECTIVA NEGATIVA"

El último reporte de la calificadora **Fitch Ratings**, publicado en agosto, ratificó la **Perspectiva "Negativa"** que tiene el Libramiento Elevado Puebla.

"LA PERSPECTIVA NEGATIVA REFLEJA LA INCERTIDUMBRE QUE AÚN PREVALECE EN TORNO A LA RECUPERACIÓN DEL TRÁFICO. SI BIEN EL DESEMPEÑO FINANCIERO DE LA TRANSACCIÓN FUE MEJOR QUE EL ESPERADO POR FITCH EN SU REVISIÓN ANTERIOR, UNA RECUPERACIÓN DEL TRÁFICO SIGNIFICATIVAMENTE MÁS LENTA, PODRÍA PRESIONAR LAS MÉTRICAS CREDITICIAS A NIVELES INFERIORES A LOS QUE REQUERIRÍA LA CALIFICACIÓN ACTUAL", CITA EL INFORME.

De acuerdo con el análisis realizado por Fitch Ratings, **OHL podrá ver ganancias netas dentro de los últimos 12 años del vencimiento legal de la concesión**

"DADO QUE EL ACTIVO COMENZÓ A OPERAR RECIENTEMENTE NO SE ESPERAN INVERSIONES DE CAPITAL SIGNIFICATIVAS EN EL CORTO PLAZO. AUNQUE EL PROGRAMA DE MANTENIMIENTO MAYOR NO FUE VALIDADO POR UN TERCERO INDEPENDIENTE, DE ACUERDO CON LAS PROYECCIONES DE FITCH, LOS FLUJOS DE EFECTIVO GENERADOS POR LA OPERACIÓN SON SUFICIENTES PARA RESISTIR SENSIBILIZACIONES AGRESIVAS CON RESPECTO AL NIVEL DE GASTOS", SE SEÑALA.

Sin embargo, hasta el momento, se ha registrado un déficit entre los gastos por mantenimiento y lo recuperado por el cobro de la tarifa de peaje.

Asimismo, consideró que **la pandemia ha sido un factor para registrar una baja en la cantidad de flujo de efectivo**, pues **se redujo la movilidad hasta en un 17.9%** durante el año pasado, en comparación del 2019, al pasar de 530 a 502 millones de pesos.

"DE ENERO A JUNIO DE 2021, LA AUTOPISTA RECUPERÓ 90% DEL TRÁFICO FRENTE AL MISMO PERÍODO DE 2019; EL DESEMPEÑO SE UBICÓ POR DEBAJO DE LA RECUPERACIÓN DE 95% ESPERADA POR FITCH EN SU CASO DE CALIFICACIÓN".