

Las obras "gratuitas" del DF las pagamos todos: Ruiz Esparza

IP invierte en 70% de proyectos carreteros

Aseguran: el costo de las casetas se recupera con ahorro de gasolina

Eduardo Alonso Corresponsal

df@eluniversal.com.mx

TOLUCA, Méx.— De los proyectos **carreteros** y obras viales de gran aforo que se construyen en el estado de México, 70% son realizados por la iniciativa privada, mientras que el resto se hace con dinero público estatal y federal, reconoció Gerardo Ruiz Esparza, secretario de Comunicaciones.

"Prácticamente estamos en un 70/30, es decir 70 recurso privado aportado a obras que son del Estado y 30% de recurso estatal a nivel de todo el sexenio", precisó.

En entrevista, el funcionario consideró que la fórmula que el Gobierno del Estado de México (GEM) está siguiendo para construir infraestructura vial en el territorio es la perfecta, es decir, permitir al sector privado-empresarios del ramo una inversión importante.

Entonces el inconveniente sería que aquellos automovilistas que no tienen para pagar la caseta no puedan usar las vías de paga, cuestionó EL UNIVERSAL a Ruiz Esparza.

"No, no estoy de acuerdo. Nada más 25 pesos que se pagan en el Viaducto, con tres litros de gasolina se —reponen— pagan, garantizó que el que va por abajo gasta más —gasolina—.

Lo importante es tener esta infraestructura que le permita a la gente tomar la —cuota o libre— opción", sostuvo.

Consideró que uno de los beneficios que tienen aquellos conductores que optan por circular en una vía de paga que es rápida, y no por una congestionada, es el tiempo de traslado que ha-

cen a sus respectivos destinos, ya que su recorrido es en mucho menor tiempo que si lo hicieran por vías congestionadas. Gerardo Ruiz mencionó que el GEM permite, entre otros factores, la **construcción** de obras viales privadas, no sólo para que los ciudadanos lleguen más rápido a sus hogares o destinos en general, sino también para que las empresas puedan movilizar más rápido sus productos.

Hay 13 **carreteras** de cuota

En el Edomex son 13 las **carreteras** (dos están en **construcción**) en que se tiene que pagar peaje para poder circular por las mismas: Toluca-Atlaconulco, La Venta-Chamapa, Tenango-Ixtapan, Peñón-Textcoco, Circuito Exterior Mexiquense (en dos de tres etapas), Libramiento nororiente de Toluca, Río de los Remedios **autopista** urbana Ecatepec, Lerma-Tres Marias (en **construcción**), Toluca-Zitácuaro, Toluca-Naucalpan (en **construcción**), Viaducto Bicentenario (segundo piso de Periférico-Norte), Atlaconulco-Palmillas.

El proceso de **concesión** de **carreteras** que ha emprendido el GEM en la presente administración está basado, entre otras cosas, en "encuestas de declaración preferente", donde se cuestiona a los conductores si están dispuestos a pagar un promedio de 50 pesos por un servicio de carretera.

Las **concesiones** de **carreteras** son entregadas a la iniciativa privada que edifica y administra (cobra) tramos **carreteros** por 25 y 30 años.

El funcionario recordó que el Distrito Federal ya metió reversa a su esquema de **construcción** de infraestructura y hoy permite que la iniciativa privada incurra en la **construcción** de vialidades que el día de mañana tendrán un costo para el usuario.

"Lo he dicho y lo voy a volver a decir:

en el Distrito Federal hay obras que —supuestamente— son gratuitas como el segundo piso. Eso no es así porque con los impuestos de todos los mexica-

Un estudio de tráfico es el primer paso que da el gobierno del estado de México para saber si un **proyecto** carretero es viable para la iniciativa privada



nos estamos pagando esas obras”, subrayó. Acotó que aunque hasta el momento las obras del Distrito Federal son de acceso libre, se pagaron con los impuestos de ciudadanos mexiquenses, yucatecos y bajacalifornianos que “ni conocen el segundo piso”, dijo.

Opinó que permitiendo la participación de la iniciativa privada en el sector carretero, no se desvían recursos que hoy se pueden emplear en el sector educativo, social y seguridad pública.

El proceso

Un estudio de tráfico es el primer paso que da el gobierno mexiquense para saber si un **proyecto** carretero es viable para la IP, de esa manera se observa cuántas personas están dispuestas a pagar por un posible servicio vial; lo anterior da paso a un **proyecto** ejecutivo, a través del cual se obtiene costo aproximado de la obra, así como un estudio relacionado con la liberación y viabili-

dad del derecho de vía; junto con otro de impacto ambiental.

Estudios que son analizados en conjunto, y de esa manera se observa la viabilidad de comprar tierras; hacer acciones para resarcir las posibles afectaciones al medio ambiente; costo de la **construcción** y los montos económicos que se requieren para los esquemas de supervisión. Así, dicho esquema se puede determinar si un **proyecto** es viable económica, técnica y socialmente.

LAS CONCESIONES

- | | | |
|--------------------------------|---|--|
| • Toluca-Atzacomulco | (en dos de sus tres etapas) | • Toluca-Zitácuaro |
| • La Venta-Chamapa | • Libramiento nororiente de Toluca | • Toluca-Naupalpan |
| • Tenango-Ixtapan | • Río de los Remedios-autopista urbana Ecatepec | • Viaducto Bicentenario (segundo piso de Periférico-Norte) |
| • Peñón-Textcoco | • Lerma-Tres Marías | • Atzacomulco-Palmillas |
| • Circuito Exterior Mexiquense | | |



ARCHIVO EL UNIVERSAL