



PERIÓDICO

PÁGINA

FECHA

SECCIÓN

24HORAS
EL DIARIO SIN LÍMITES

1, 3

11/09/2023

NACIONAL

VALLE DE BRAVO, EN EL TOP CINCO DE LAS MÁS CARAS

Costo de autopistas golpea a usuarios

El modelo de concesión beneficia a empresas y al Gobierno, pero perjudica a los viajeros, quienes solo tienen las opciones de pagar las cuotas de peaje o tomar las carreteras libres, a las que casi no se les da mantenimiento y son inseguras, advierte experta. La caseta con mayor costo es el Maxitúnel, en el tramo Cuernavaca a Acapulco, con un costo de 7.7 pesos por kilómetro recorrido, le sigue Jorobas, en el Circuito Exterior Mexiquense **MÉXICO P. 3**



Caras. Pese a medir solo unos cuantos kilómetros, las casetas a Valle de Bravo están entre las más costosas del país

ÁNGEL CABRERA

Con un costo de 4 pesos por kilómetro recorrido por automóvil, las casetas Hortalizas y Valle de Bravo, que conducen al pintoresco pueblo en el Edomex, se posicionan entre el top cinco de las más caras del país... Un modelo de negocio que perjudica a los usuarios, explica una especialista.

De acuerdo con un análisis de 24 HORAS, basado en la plataforma de la Secretaría de Infraestructura Comunicaciones y Transportes (SICT), la caseta con mayor costo es el Maxitúnel, en el tramo Cuernavaca a Acapulco, con un total de 7.7 pesos por kilómetro recorrido, cuya distancia es de 13 kilómetros y la cuota de 101 pesos.

En segundo lugar está la caseta Jorobas, perteneciente al Circuito Exterior Mexiquense, la cual tiene 15.1 kilómetros de recorrido, con un precio de 92 pesos; es decir 6 pesos por cada kilómetro.

La caseta Coscomate, en la superautopista Durango-Mazatlán, está en el tercer puesto, con 5.1 pesos por kilómetro recorrido, cuyo costo total es de 350 pesos por una distancia de 67.8 kilómetros.

En la autopista Toluca-Zitácuaro-Ramal Valle de Bravo, las casetas Valle de Bravo y Hortalizas ocupan el cuarto lugar, con un costo de 4 pesos por kilómetro recorrido.

La caseta Valle de Bravo tiene un total de 29.9 kilómetros, con un precio de 122 pesos, mientras que La Hortaliza recorre 40 kilómetros por 163 pesos.

El top cinco lo completa la caseta Cuencamé III, que atraviesa 48.5 kilómetros en Durango, con un costo total de 169 pesos; es decir, 3.4 pesos por cada kilómetro.

Consultada por 24 HORAS, la doctora en Economía, Artemisa Montes Sylván, señaló que México tiene un modelo de concesionar las vías de comunicación, en el que ganan empresas privadas y el Gobierno, pero salen

CARRETERAS FEDERALES, CON BAJO MANTENIMIENTO: EXPERTA

Con las autopistas de cuota pierden usuarios, acusan

Las más onerosas

Estas son las autopistas de cuota cuyo costo por kilómetro es el más alto del territorio nacional

1	Cuernavaca-Acapulco Caseta Maxitúnel Longitud 13 km Costo \$101 Precio por km \$7.7	4	Valle de Bravo Casetas a Valle de Bravo 29.9 km \$122 \$4
2	C. Exterior Mexiquense Casetas Jorobas 15.1 km \$92 \$6.	5	Toluca-Zitácuaro-V. de Bravo Casetas la Hortaliza 40 KM \$163 \$4
3	Tramo Durango - Mazatlán Casetas Coscomate 67.8 km \$350 \$5.1	6	Gómez Palacio a V. Unión Casetas Cuencamé III 48.5 km \$169 \$3.4

Fuente: SICT

Localización



1,229 probables robos y asaltos en carreteras de jurisdicción federal se registraron en 2021

OSWALDO VARGAS/REUTERS

perjudicados los usuarios.

Los viajeros solo tienen las opciones de pagar las cuotas de peaje, que en ocasiones no se justifica su alto costo, u optar por las llamadas carreteras libres, a las que casi no se les da mantenimiento y son inseguras.

"Es una práctica que venimos arrastrando en el país, es como lo que pasaba con la tenencia, los estados se acostumbran a recibir ese dinero, lo incluyen en sus presupuestos", indicó.

La académica de la Universidad La Salle señaló que las vías concesionadas funcionan con inversión privada porque "el Gobierno no puede cubrir todo el costo de la vialidad,

entonces la concesión les permite recuperar la inversión a los privados en un tiempo que se considera razonable".

De acuerdo con la también directora del Observatorio Mexicano de la Crisis, el cobro de peaje en las vías del país, aunque empezó como una forma de modernizar las carreteras, "se empezó a convertir en un negocio tanto para quienes la realizaban como para el Gobierno, que decía: 'bueno ya no tengo que destinar esos recursos, lo concesiono'".

Los problemas de que se privaticen las carreteras es que han generado vicios, como que las vías libres o federales "tienden a no darle

mantenimiento y por la misma geografía son por lo regular de un solo sentido, tienen más curvas, con trayectos más largos, son, en general, más riesgosas que las de paga".

Otro de los vicios, señaló, es una práctica "no deseable, en el que cuando está por vencerse la concesión, se le agrega un tramo nuevo a la carretera, lo que cuenta como una renovación, entonces una carretera que estaba planeado para que en 20 años no fuera de cuota, se amplía el plazo y eso resulta en beneficio de los privados, pero el Gobierno lleva también una parte".

Planteó que el esquema de concesión debe utilizarse de manera racional, además de hacerse un análisis del costo-beneficio de las carreteras de cuota, así como de los periodos en los que se entregan las concesiones.

En las carreteras de cuota que operan privados "el Gobierno se beneficia que ya no debe invertir dinero y los privados por supuesto que se benefician, porque ya te está garantizando un ingreso, una vez que se amortiza la inversión, ya todo son utilidades".

INSEGURIDAD

En el tema de la inseguridad, pese a tratarse de tramos de paga, las autopistas de cuota también registran asaltos.

Apenas el 17 de julio pasado, en la autopista de cuota que recorre San Juan de los Lagos a Jalostotitlán, un comando armado hizo descender a una pareja de un vehículo para despojarlos del mismo.