

**EL NEGOCIO, PENDIENTE EN EL CONGRESO MEXIQUENSE**

# Voracidad en concesiones de carreteras

CUANDO LA IP **RECUPERE LO INVERTIDO** DEBEN PASAR AL GOBIERNO DEL ESTADO DE MÉXICO, PERO **LA LEY EN LA MATERIA ESTÁ HECHA A FAVOR DE EMPRESAS** COMO **ALEATICA**, PORQUE LA LICITACIÓN PÚBLICA DE LOS PROYECTOS NO SE SUJETA AL **ARTÍCULO 134 CONSTITUCIONAL**

**RUBÉN PÉREZ**

Los cambios legales para que las autopistas concesionadas en el Estado de México pasen a la administración pública local, una vez que las empresas recuperen su inversión y los rendimientos correspondientes por este tipo de proyectos de comunicación, aún están en la palestra del Congreso local, con mayoría de diputados de Movimiento de Regeneración Nacional.

Después de que en la última semana de diciembre pasado se diera a conocer una propuesta de reformas en la materia, específicamente en la Fracción IV del artículo 17.43 del Código Administrativo del Estado de México, el reto de los legisladores será concretar las modificaciones para evitar que las empresas concesionarias sigan con

jugosas ganancias, aun cuando hayan recuperado sus respectivas inversiones.

**OHL CONVERTIDA EN ALEATICA**

En esta realidad está lo que antes era OHL, hoy convertida en Aleatica, S.A.B. de C.V., la cual, a decir del diputado Faustino de la Cruz Pérez, integrante de la comisión de Comunicaciones y Transportes del Congreso mexiquense, ha sido la principal empresa beneficiada por el gobierno del Estado de México.

De hecho, la actual legislación, asegura el legislador, está hecha a modo y en beneficio de la otrora empresa OHL y su subsidiaria, la Concesionaria Mexiquense, S.A. de C.V., que tiene el control en el sistema carretero del oriente de la entidad con el Circuito Exterior Mexiquense.

Cuando se presentó la propuesta de modificación a la Fracción IV del artículo 17.43 del Código Administrativo del Estado de México, el grupo parlamentario de Morena dejó en claro que la intención era revertir los cambios que al mismo marco legal se hicieron durante el pasado gobierno mexiquense, encabezado entonces por el hoy senador, Eruviel Ávila Villegas.

La iniciativa se remitió a la Comisión de Comunicaciones y Transportes, con la intención de dar marcha atrás a la reforma impulsada por la administración estatal el 12 de enero de 2015 ante la LVIII Legislatura, a la sazón, controlada por el Partido Revolucionario Institucional.

De acuerdo con Faustino de la Cruz Pérez, el contenido de la fracción IV del artículo 17.43 del Código Administrativo del Estado de México, establece que la Secretaría de



<b>Fecha</b> <b>30.01.2019</b>	<b>Sección</b> <b>Noticias de Primera Plana</b>	<b>Página</b> <b>4-5</b>
-----------------------------------	--	-----------------------------

Comunicaciones determina si el concesionario, una vez recuperada su inversión y la tasa de retorno, continúa o no con la titularidad de la concesión hasta el plazo convenido en el título de concesión, siempre y cuando se acuerde una nueva contraprestación para el Estado que signifique mayores ingresos y que justifique el beneficio en condiciones de mercado frente a otras posibles propuestas.

Por ello, dijo, esta modificación se conoce coloquialmente como “Ley OHL”, debido a que fue hecha a modo y para favorecer directamente a la empresa constructora. En este sentido, añadió que la actual Legislatura “tiene la gran oportunidad y la enorme responsabilidad de impedir que los grandes proyectos de infraestructura carretera en el Estado de México se sigan manejando arbitrariamente y desde la oscuridad para beneficio de unos cuantos”.

### LOS CAMBIOS

El 12 de enero de 2015, el gobierno estatal presentó una iniciativa de reforma a la fracción IV del artículo 17.43 del Código Administrativo del Estado de México, provocando con ello, según los diputados actuales de Morena, la perpetuidad de concesiones y beneficios a Aleatica, S.A.B. de C.V. la empresa que posee dos títulos de concesión en territorio mexiquense, el Circuito Exterior Mexiquense y el Viaducto Bicentenario.

Antes de las modificaciones hechas en 2015, se establecía en el mencionado código “que el plazo que sea otorgado en concesión a una autopista debe reducirse en el momento en que se acredite que el concesionario ha recuperado la inversión que realizó la construcción de dicha infraestructura, lo que conlleva a que el Estado deba hacerse cargo de la operación, administración, supervisión y mantenimiento de dicha vía de comunicación, lo que resulta en una carga financiera que supone el destino de los recursos humanos, materiales y financieros”.

### LA REFORMA Y LOS TÉRMINOS

Con la propuesta de reforma aprobada por la LVIII Legislatura, el gobierno estatal logró cambiar el ordenamiento legal en los siguientes términos: “Cuando el concesionario haya recuperado su inversión y la tasa de retorno correspondiente, la Secretaría (de Comunicaciones) podrá determinar que el concesionario continúe con la titularidad de la concesión hasta el plazo convenido en el Título de Concesión, siempre y cuando se acuerde una nueva contraprestación para el Estado”, tal como se estableció arriba en la información dada a conocer por el legislador Faustino de la Cruz.

Ante tal panorama, los representantes de Morena advirtieron que es necesario cambiar el marco legal para evitar que continúen los que consideran abusos, pues de acuerdo con los legisladores la intención del gobierno anterior fue permitir a las empresas concesionarias de autopistas y carreteras en el Estado de México, mantener la titularidad de las concesiones, aun cuando ya hubieran recuperado sus respectivas inversiones.

### UN NEGOCIO

Las modificaciones a la fracción IV del artículo 17.43 del Código Administrativo del Estado de México realizadas en 2015, según Faustino de la Cruz Pérez, son una invitación abierta a la corrupción. “No debemos olvidar que se trata de concesiones en las que el concesionario pudo recuperar su inversión más el rendimiento convenido antes incluso de lo previsto; es decir, que pudo hacer un buen negocio, mejor de lo esperado, por lo que no se entiende cómo ese mismo proyecto pueda representar una carga financiera para el Estado”, subrayó.

Criticó el hecho de que esa reforma se basó en “una consideración evidentemente falsa”, ya que el plazo que se ha otorgado en concesión a una autopista debe reducirse al momento en que se acredite que el con-

cesionario recuperó la inversión, lo cual implica que el Estado debe hacerse cargo de la operación, administración, supervisión y mantenimiento, y que resulta en una carga financiera que supone recursos humanos, materiales y financieros.

Por ello, el grupo legislativo ahora con mayor presión política busca dar reversa a los cambios hechos por el anterior gobierno y establecer que cuando los concesionarios de proyectos de comunicación vial de jurisdicción local recuperen la inversión y el rendimiento pactado en el título correspondiente, esa concesión termine automáticamente.

Además, dicen los diputados, deben conocerse las propuestas de concesionarios en los diversos proyectos que se tengan en el Estado de México, pues no se lleva a cabo un procedimiento de licitación pública, tal como lo marca el artículo 134 de la Constitución Política de México.

### LOS ANTECEDENTES: EL CRECIMIENTO DE OHL

El inicio del crecimiento de OHL, hoy Aleatica, S.A.B. de C.V. en el Estado de México, se remonta a 2003 durante la gestión del entonces gobernador Arturo Montiel Rojas, cuando el 25 de febrero de ese año otorgó la concesión del Circuito Exterior Mexiquense para operarla por 30 años, pero justo en el último tramo del sexenio anterior el título de concesión se extendió por mucho más tiempo.

De hecho, en la página web de esa carretera de paga se establece de manera textual: “Concesionaria Mexiquense, S.A. de C.V., (Connex) es la sociedad concesionaria del Circuito Exterior Mexiquense, concesión que fue otorgada por el Gobierno del Estado de México desde el 25 de febrero de 2003 hasta el 31 de diciembre de 2051”.

Este último dato incluye ya la ampliación del plazo otorgado por el anterior gobierno.

En la misma página electrónica se destaca que Connex se apega a las

Continúa en siguiente hoja

Fecha <b>30.01.2019</b>	Sección <b>Noticias de Primera Plana</b>	Página <b>4-5</b>
----------------------------	---	----------------------

políticas de gobierno corporativo de OHL México (remitir la lectura al recuadro de la página anterior), las cuales implican que sus órganos de gobierno actúen siempre con legalidad, integridad, eficacia y transparencia para ofrecer la máxima precisión en la información transmitida a los accionistas y grupos de interés.

## EL CAMBIO A FAVOR...

**CUANDO EL CONCESIONARIO** haya recuperado su inversión y la tasa de retorno correspondiente, la Secretaría (de Comunicaciones) podrá determinar que el concesionario continúe con la titularidad de la concesión hasta el plazo convenido en el Título de Concesión, siempre y cuando se acuerde una nueva contraprestación para el Estado"



## LA "LEY OHL"

La modificación a la fracción IV del artículo 17.43 del Código Administrativo del Estado de México se conoce coloquialmente como "Ley OHL", debido a que fue hecha a modo y para favorecer directamente a la empresa constructora. En este sentido, añadió que la actual Legislatura "tiene la gran oportunidad y la enorme responsabilidad de impedir que los grandes proyectos de infraestructura carretera en el Estado de México se sigan manejando arbitrariamente y desde la oscuridad para beneficio de unos cuantos".



## PRINCIPIOS BÁSICOS DE HONESTIDAD Y PULCRITUD

**E**n su política anticorrupción, la Concesionaria Mexiquense, S.A. de C.V. (Conmex) estipula:

Los 10 principios para hacer valer la honestidad y la pulcritud de la empresa.

1. Ofrecer o aceptar sobornos a o de funcionarios públicos o particulares.
2. Ofrecer o aceptar pagos de facilitación para iniciar o agilizar procesos o trámites administrativos.
3. Ofrecer o aceptar obsequios y atenciones a o de funcionarios públicos o cualquier otro tercero que contravengan lo establecido en esta política.
4. Realizar en nombre de **ALEATICA** contribuciones con fines políticos.
5. Obtener un trato de favor utilizando el patrocinio o la donación como medio para conseguirlo.
6. Incumplimiento con todas las leyes y los reglamentos aplicables relacionados a adquisiciones públicas.
7. Establecer relaciones de negocio con terceras partes sin cumplir los deberes mínimos de debida diligencia en el conocimiento de terceros.
8. Intervenir en nombre de un tercero que se encuentre impedido por la Autoridad.
9. Pactar con un tercero con la finalidad de obtener una ventaja indebida, y
10. Realizar operaciones con recursos de procedencia ilícita.

### CÓDIGO DE ÉTICA

En su código de ética establece que existe una declaración expresa de los valores, principios y pautas de conducta que deben guiar el comportamiento de todas las personas, empresas, y concesiones del grupo en el desarrollo de su actividad profesional.

OHL reconoce en su Código de Ética la herramienta básica para garantizar la aplicación de los compromisos del Grupo, así como el efectivo cumplimiento de los derechos humanos, laborales y la integración de todo el colectivo de personas que integran nuestra sociedad en la cultura corporativa.

Los objetivos básicos del Código de Ética son desarrollar modelos y pautas de comportamiento profesional, ético y responsable que guíen a todas las personas que integran el Grupo OHL, y establecer los mecanismos de seguimiento y control necesarios que garanticen su cumplimiento.

Fecha <b>30.01.2019</b>	Sección <b>Noticias de Primera Plana</b>	Página <b>4-5</b>
----------------------------	---	----------------------



FOTO: ESPECIAL

**Los códigos** de ética confrontan el interés en el negocio.



FOTO: ESPECIAL

**En las** concesiones de obras de infraestructura el riesgo es permanente para los gobiernos.

Fecha 30.01.2019	Sección Noticias de Primera Plana	Página 4-5
---------------------	--------------------------------------	---------------



FOTO: ESPECIAL

**Se deben** prevenir arbitrariedades en los grandes proyectos de infraestructura carretera.



FOTO: ESPECIAL