

numeral 1 inciso d); artículo 192 numeral 1 incisos b) e), f), k) y m); artículo 196 numeral 1; artículo 199 numeral 1 incisos a), c), d), f) y h); artículo 443 numeral 1 inciso a), c), f), h), y n); artículo 445 numeral 1 inciso b), c), e) y f); artículo 447 numeral 1 inciso e); y el artículo 449 numeral 1 inciso e) de la Ley General de Instituciones y Procedimientos Electorales (LGIFE); artículo 3; artículo 7 párrafo 1 inciso d) y e); artículo 8 numeral 1; artículo 25 numeral 1 inciso a) e inciso i); artículo 50 numeral 2; artículo 54 numeral 1 inciso a), b), c), d), f) y numeral 2; artículo 55 numeral 1; artículo 58 numeral 1 y 2; artículo 76 numeral 1, 2 y 3; artículo 80 numeral 1 inciso d) fracción I; y el artículo 84 numeral 1 de la Ley General de Partidos Políticos; el Acuerdo del Consejo General del Instituto Nacional Electoral (INE/CG264/2014) por el que se expide el Reglamento de Procesos Sancionadores en Materia de Fiscalización; artículo 5 numeral 2; artículo 6; artículo 27; y el artículo 29 numeral 5. **Venimos a promover denuncia contra: Alfredo del Mazo Maza, Candidato a la Gubernatura del Estado de México; Partido Revolucionario Institucional; Enrique Peña Nieto; Luis Videgaray y Caso; Gerardo Ruíz Esparza; Eruviel Ávila Villegas; Apolinar Mena Vargas; OHL México; Juan Miguel Villar Mir; José Andrés de Oteyza Fernández; Emilio Lozoya Austin; Enrique Ochoa Reza y, Carlos Fernando Partida Pulido.**

Hechos denunciados y, en función de estos, elementos probatorios que se ofrecen a este Instituto Nacional Electoral. En cumplimiento a lo previsto en el artículo 29, numeral 1, fracciones III, IV y V del Reglamento de Procedimientos Sancionadores en Materia de Fiscalización exponemos los hechos que dan origen a esta queja en materia de fiscalización y aportamos los elementos de prueba que sostienen las infracciones cometidas por los sujetos denunciados.

## I. HECHOS

### **Hecho 1. La desviación ilegal de más de 4 mil millones de pesos del Gobierno Federal al Estado de México y a la campaña de Alfredo del Mazo Maza.**

En 1991 fue concesionado el proyecto carretero Chamapa–Lechería en el Estado de México, a la empresa Promotora y Administradora de Carreteras S. A. de C. V, (PROAC, hoy TRIVASA), ello ocurre en el marco del otorgamiento de concesiones a lo largo y ancho del país.

El 7 de agosto de 1992, el Gobierno Federal (GF), mediante la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) y el Gobierno del Estado de México (GEM), firman un Convenio de Concertación de Acciones relacionado con la liberación del derecho de vía, por

el cual el Estado de México se comprometía a aportar 50 mil millones de viejos pesos, es decir, lo que hoy consideramos 50 millones de pesos para las indemnizaciones de los terrenos que resultasen afectados por la obra Chamapa-Lechería.

Pocos años después, en 1997 en la gestión de Ernesto Zedillo, en medio de la crisis carretera heredada por Salinas de Gortari, emite un Decreto por el que se declaran de utilidad e interés público y se rescatan una veintena de concesiones entre las que se encuentra la Chamapa – Lechería, originalmente concesionada en 1991. Dicho Decreto<sup>1</sup> en el ARTÍCULO SEGUNDO señala lo siguiente:

ARTÍCULO SEGUNDO. - Los bienes materia de las concesiones que se rescatan, incluyendo las obras realizadas para la operación, explotación, conservación y mantenimiento de las carreteras, vuelven, de pleno derecho, a la posesión, control y administración del Gobierno Federal e ingresan al patrimonio de la Nación los bienes, equipo e instalaciones destinados directa o inmediatamente a los fines de las concesiones.

El rescate supuso que todos los cuerpos carreteros contenidos en el decreto volvieran de pleno derecho a ingresar al patrimonio de la Nación en posesión, control y administración del GF. La inversión en aquellos momentos del total de autopistas rescatadas, equivalía al 4.7% del Producto Interno Bruto. La figura jurídica empleada en el rescate, se fundamentaba en el artículo 16 fracción IV de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, así, al dar por terminadas anticipadamente las concesiones, sus titulares perdieron los ingresos esperados de la explotación de la autopista y recibieron una indemnización. En esta lógica, la Comisión de Avalúos de Bienes Nacionales fue la responsable de fijar los montos de indemnizaciones, la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP) sería la responsable de determinar el régimen de pago, se determina, en la propia declaratoria de rescate lo siguiente:

ARTÍCULO CUARTO. - El monto de la indemnización que, en cada caso, corresponda a los concesionarios, será fijado por la Comisión de Avalúos de Bienes Nacionales, con el auxilio de los peritos registrados en el padrón correspondiente, conforme a las bases siguientes:

- I. Para determinar el monto de las indemnizaciones únicamente se tomarán en cuenta el saldo al 31 de agosto de 1997 de los créditos contratados por cada uno de los concesionarios, así como de otros pasivos que reporten los respectivos proyectos, siempre que, en ambos casos, se hayan aplicado directamente a la construcción de la

<sup>1</sup> Diario Oficial de la Federación (DOF) 27 de agosto de 1997.  
[http://dof.gob.mx/nota\\_detalle.php?codigo=4892358&fecha=27/08/1997&print=true](http://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=4892358&fecha=27/08/1997&print=true)

carretera materia de la concesión correspondiente, y los mismos no hayan sido contratados para realizar aportaciones de capital de riesgo;

- II. En ningún caso se considerará el capital de riesgo aportado directa o indirectamente a los proyectos. Queda incluido dentro del capital de riesgo, el valor real actual de los bienes, equipo e instalaciones destinados directa o indirectamente a la materia de la concesión que corresponda y que pasen a ser propiedad de la Nación conforme a la presente declaratoria. (Énfasis añadido)

La base del cálculo para fijar el monto de cada una de las indemnizaciones, en ningún caso podrá considerar el valor intrínseco de los bienes concesionados;

- III. La determinación definitiva del monto de cada una de las indemnizaciones estará sujeta a los resultados de la auditoría que, en cada caso, y para los fines de esta disposición, practiquen los auditores externos contratados para tal efecto, y

- IV. La forma de pago de las indemnizaciones correspondientes será determinada por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y, para su realización, instruirá al Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos, S.N.C.

Para los efectos que implicaron dicha Declaratoria es evidente, como en ella misma se establece, que el derecho a indemnización por la misma no incluiría el capital de riesgo aportado directa o indirectamente a los proyectos, la aportación hecha por el GEM constituye un capital subordinado y por lo tanto se considera capital de riesgo que bajo ninguna circunstancia pudo ser parte del monto de indemnización, de hecho, como se advierte de la documentación de "Reestructuración Financiera de las Autopistas Concesionadas", el importe de las indemnizaciones correspondería exclusivamente a la deuda bancaria más las cuentas por cobrar de los proyectos, sin considerar pago alguno por concepto de capital, todos quienes fueron sujetos de indemnización, conforme al artículo 26 de la Ley General de Bienes Nacionales, firmaron de conformidad la cantidad que se estableció y ella tuvo un carácter definitivo, desde luego el Estado de México, como otras entidades del país, no fue sujeto de dicho beneficio, entre otras cosas porque su aportación al derecho de vía le sería restituido originalmente una vez que la empresa concesionada (TRIVASA) devolviese el cuerpo carretero, en este caso el Chamapa - Lechería, previsto para ser devuelto al término de la concesión, es decir, 20 años después.

El beneficio líquido para el GEM según el Convenio de Concertación de Acciones, sería otorgar la concesión para su explotación al Estado de México por un periodo de 20 años adicionales y posteriores a su devolución por el concesionario original. Todas estas circunstancias estaban previstas si no hubiese existido el Decreto de rescate carretero al que hemos hecho referencia.

Debe señalarse de especial importancia que en el TERCER transitorio del Decreto, se establece la participación del Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos (Banobras) quien, al final del día y de conformidad con el Acuerdo 97-34-1, fue designado como agente financiero y mandatario del Gobierno Federal para:

- “(i) Coadyuvar en la instrumentación de los aspectos financieros y operativos del rescate de autopistas de cuota;
- (ii) Constituir fideicomiso público sin estructura orgánica análoga a las entidades paraestatales en esa institución de crédito la cual, con carácter de institución fiduciaria, recibirá las concesiones rescatadas para explotar, operar, conservar y mantener autopistas de cuota;
- (iii) Cubrir indemnización a los concesionarios que se derive de las declaratorias de rescate antes señaladas; y
- (iv) Negociar y contratar con las instituciones de crédito los pasivos que asumirá el fideicomiso referido en el numeral (ii) como parte de la indemnización”.

Inexplicablemente, en el año 2007, Gerardo Ruíz Esparza, como Secretario de Comunicaciones del entonces Gobernador del Estado de México Enrique Peña Nieto, inicia mediante los oficios número 211A00000/043/2007 y 211A00000/130/2007 una relación epistolar con la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en la que solicita los 50 millones de pesos que el GEM invirtió en 1991, así como la concesión del tramo Champa – Lechería, de ello dan cuenta comunicaciones dirigidas a funcionarios de la SCT a nivel federal. En el 2009 uno de los oficios muestra el estilo, las pretensiones y el modo de proceder de Ruíz Esparza y Peña Nieto, en él se expresa: “...el Gobierno del Estado de México tiene conocimiento de que la empresa Promotora y Administradora de Carreteras, S.A. de C. V. ya no es titular de la concesión de mérito y al Estado de México no le ha sido otorgado título de concesión en los términos acordados en la cláusula cuarta del Convenio de concertación en cita.” Es decir, parecen ignorar que 12 años antes el Gobierno Federal había establecido un Decreto de rescate carretero, las pretensiones del GEM encabezado por Enrique Peña Nieto, eran el inicio de una estrategia jurídica, de amenaza y chantaje, que no prosperaría en el Gobierno de Felipe Calderón, resulta además particularmente extraño que el firmante de dicho oficio, Gerardo Ruíz Esparza, ignorara un Decreto del gobierno en el que él mismo trabajaba, pues en el año de 1997 era Director del Instituto Mexicano del Seguro Social.



GOBIERNO DEL ESTADO DE MÉXICO

Plaza de Registros  
Instituto Registral y Catastral  
22 ABR 2009  
Recibe: *Los Tux*



SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES  
ESTADO DE MÉXICO  
Oficio No. 211A00000/088/2009  
Toluca de Lerdo, Estado de México

21 de abril de 2009  
SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES  
RECIBIDO  
22 ABR 2009  
10:27h  
SECRETARÍA PARTICULAR

MAESTRO MONY DE SWAAN  
COORDINADOR DE ASESORES DEL C. SECRETARIO  
SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES  
P R E S E N T E

Muy distinguido señor Coordinador de Asesores:

Por instrucciones del C. Titular del Ramo, me permito dirigirme a Usted para dar seguimiento al Convenio de Concertación de Acciones relacionado con la liberación del derecho de vía, necesario para la construcción de la carretera La Venta-Lechería, en su tramo Chamapa-Lechería del cual se anexa copia. En lo sucesivo nos referiremos a este instrumento como el Convenio.

Como es de su conocimiento, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes del Gobierno Federal y el Gobierno del Estado de México, con fecha 7 de agosto de 1992, celebraron el Convenio y en el mismo, el Estado de México se obligó a aportar \$50,000'000,000.00 (Cincuenta mil millones de viejos pesos 00/100 M.N.), para cubrir los pagos por indemnizaciones de los terrenos que resultasen afectados con motivo de la liberación del derecho de vía. Además, para facilitar dicha liberación, el Estado de México se hizo cargo de realizar las "obras sociales" planteadas por las comunidades y de las acciones necesarias para restituir las condiciones que prevalecían antes de la ejecución de la autopista y se responsabilizó también de concertar con autoridades locales, comunidades, asociaciones de vecinos y propietarios afectados el "derecho de paso" durante la ejecución de la obra. El monto que destinó el Estado de México para atender las "obras sociales" fue superior a los \$75,000'000,000.00 (Setenta y cinco mil millones de viejos pesos 00/100 M.N.), lo que hace un total aportado por el Estado de México de \$125,000'000,000.00 (Ciento veinticinco mil millones de viejos pesos 00/100 M.N.).

El Convenio es válido al haber sido celebrado por representantes de los órdenes de gobierno participantes con facultades suficientes para ello. Los objetivos del Convenio fueron lícitos y fueron alcanzados satisfactoriamente, logrando poner en operación esta importante vía de comunicación.

El Gobierno del Estado de México dio cabal y oportuno cumplimiento a sus obligaciones, dentro de las cuales se encontraba la aportación de recursos por el importe que ha quedado precisado.

Como contraprestación de las obligaciones a cargo del Gobierno del Estado de México, en la cláusula cuarta del citado Convenio, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes Federal, se obligó a concesionar al Gobierno del Estado de México, la explotación, operación y conservación de la carretera citada por un plazo de 20 años, una vez concluido el plazo de concesión otorgado a Promotora y Administradora de Carreteras, S.A. de C.V.

SECRETARÍA DE COMUNICACIONES  
22 ABR 2009  
RECIBIDO

SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES  
RECIBIDO  
23 ABR 2009  
PASEO VICERREY DE ATlixTLAN, 2009  
TOLUCA, ESTADO DE MÉXICO, C. P. 50120  
TELS: (01 722) 213 2131, 213 2132  
FAX: 213 3920  
SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA  
HORA:



GOBIERNO DEL  
ESTADO DE MÉXICO



"2009. AÑO DE JOSÉ MARÍA MORELOS Y PAVÓN, SIERVO DE LA NACIÓN"

Es el caso, que el Gobierno del Estado de México tiene conocimiento de que la empresa Promotora y Administradora de Carreteras, S.A de C.V. ya no es titular de la concesión de mérito y al Estado de México no le ha sido otorgado título de concesión en los términos acordados en la cláusula cuarta del Convenio de concertación en cita.

En efecto, mediante atento oficio número 3.-503 de fecha 3 de junio de 2008 firmado por el Ing. Oscar de Buen Richkarday, Subsecretario de Infraestructura de la SCT, señaló que "... dicho tramo se concesionó al Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos S.N.C. como agente financiero y mandatario del Gobierno Federal mediante un fideicomiso denominado "Fideicomiso de Apoyo para el Rescate de Autopistas Concesionadas" (FARAC) para hacer frente entre otros a los compromisos asumidos en virtud del rescate." En ese mismo oficio la Secretaría de Comunicaciones y Transportes informa y reconoce que "...tomando en consideración la situación actual tanto jurídica como financiera de dicho tramo me permito informarle que el Gobierno Federal analiza los mecanismos bajo los cuales se pudiera atender los pendientes relacionados con el rescate y lo relativo al Convenio de Concertación de Acciones en términos de apoyar el desarrollo de otros proyectos de Infraestructura en el Estado de México."

A nuestro entender el oficio señalado en el párrafo anterior que fue suscrito por la autoridad competente para ello según se deduce de la lectura del artículo 6º fracciones IX y XII del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes entonces en vigor se desprende lo siguiente:

1. El Gobierno Federal reconoce que la empresa Promotora y Administradora de Carreteras, S.A. de C.V. ya no es concesionaria del tramo que nos ocupa.
2. El Gobierno Federal señala que otorgó en concesión el tramo carretero al FARAC.
3. El Gobierno Federal reconoce que debe atender lo relativo al cumplimiento del Convenio frente al Gobierno del Estado de México en términos de apoyar otros proyectos de Infraestructura en el Estado.

No omito señalarle que mediante los oficios No. 211A00000/043/2007, 211A00000/130/2007, 211A00000/032/2008 y 211A00000/040/2009, de fechas 21 de marzo y 1º de agosto de 2007, 31 de marzo de 2008 y 12 de febrero de 2009, el Gobierno del Estado de México por conducto de la Secretaría de Comunicaciones a mi cargo, ha venido solicitando a la SCT determinar lo conducente respecto de la obligación contraída por el Gobierno Federal en la referida cláusula cuarta del convenio de otorgar al Estado de México la concesión de la Autopista Chamapa-Lechería por un plazo de 20 años.

Como se pudo comentar en la reunión de trabajo que tuvimos la oportunidad de llevar a cabo el pasado 26 de marzo del año en curso, con la presencia del señor Secretario de Comunicaciones y Transportes y del señor Gobernador del Estado de México, en la cual se expuso que en razón de que la SCT no podría dar en concesión la carretera de mérito, el Gobierno del Estado de México podría aceptar una compensación en efectivo, para recuperar la inversión realizada en agosto de 1992. Lo anterior en términos de los artículos 2554 del Código Civil Federal y de lo dispuesto por el artículo 105 fracción I de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

SECRETARÍA DE COMUNICACIONES

PASEO VICENTE GUERRERO NO. 485, COL. MORELOS  
TOLUCA, ESTADO DE MÉXICO, C. P. 50120  
TELS.: (01 722) 215 76 21, 215-76-56, 213-31-24, Ext. 1209  
FAX: 213 39 80



GOBIERNO DEL  
ESTADO DE MÉXICO



"2009. AÑO DE JOSÉ MARÍA MORELOS Y PAVÓN, SIERVO DE LA NACIÓN"

A efecto de finiquitar el presente asunto y el Gobierno Federal pueda cumplir con el compromiso asumido frente al Gobierno del Estado de México, me permito informarle que la inversión realizada por el Estado de México por \$125,000'000,000.00 (Ciento veinticinco mil millones de viejos pesos 00/100 M.N.), actualizada al mes de marzo de 2009, con una tasa de interés anual de 10.0 puntos reales por encima de la inflación correspondería a \$3,671'000,000.00 (Tres mil seiscientos setenta y un millones de pesos 00/100 M.N.), y que en su caso, si la opción fuera exigir el dar cumplimiento al convenio de concertación de acciones, por la explotación de la autopista durante 20 años, el Estado de México podría obtener un monto superior a los \$13,000'000,000.00 (Trece mil millones de pesos 00/100 M.N.).

En seguimiento a los acuerdos que hemos tomado para resolver de común acuerdo el presente asunto, por medio del presente oficio me permito solicitarle de la manera más atenta, se sirva indicarme la mecánica a seguir para que el Gobierno del Estado de México reciba a la brevedad el pago que le corresponde o, de ser el caso, se le otorgue la concesión del tramo que nos ocupa.

En espera de su amable respuesta, me reitero a sus órdenes para cualquier aclaración o comentario al respecto, al tiempo que le envío un cordial saludo.

ATENTAMENTE

LIC. GERARDO RUIZ ESPARZA  
SECRETARIO DE COMUNICACIONES

C.c.p. Lic. Enrique Peña Nieto, Gobernador Constitucional del Estado de México.- Presente.  
Mtro. Juan Francisco Molinar Horcasitas, Secretario de Comunicaciones y Transportes del Gobierno Federal.- Presente.  
Mtro. Raúl Murrleta Cummings, Secretario de Finanzas del Estado de México.- Presente.  
Ing. Oscar de Buen Rickarday, Subsecretario de Infraestructura de la SCT.- Presente.  
Ing. Manuel Ortiz García, Director General del Sistema de Autopistas, Aeropuertos, Servicios Conexos y Auxiliares.- Presente.  
Archivo.

SECRETARÍA DE COMUNICACIONES

PASEO VICENTE GUERRERO NO. 485, CCL MORELOS  
TOLUCA, ESTADO DE MÉXICO, C. P. 50120  
TELS.: (01 722) 215 76 21, 215-76-06, 213-31-24, Ext. 1209  
FAX: 213 39 80

La relación epistolar entre la SCT y Peña Nieto da cuenta, en algún momento de la búsqueda de una solución negociada, pues era claro que jurídica y formalmente la SCT no podía ni debía aceptar los términos exigidos por Ruíz Esparza por las siguientes razones:

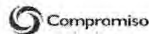
- a) El Gobierno del Estado de México no tenía derecho a exigir ningún tipo de obligación pues conforme al Decreto y la concesión otorgada a Banobras, esta duraría un plazo de 20 años, es decir, el Convenio de Concertación de Acciones podía ser exigido, para en su caso, nombrar concesionario al Estado de México de dicho tramado, hasta septiembre de 2017.
- b) Cualquier inconformidad producto del Decreto, debió ser reclamada ante los tribunales correspondientes a más tardar en el año 2007, pues conforme a la norma vigente cumplidos 10 años de su publicación, habría prescrito cualquier reclamo o inconformidad al respecto.
- c) La Declaratoria de rescate carretero constituyó un obstáculo insuperable para el cumplimiento del Convenio, en los términos originalmente pactados, los hechos ahí previstos dejaron de existir, es claro además que los actos intentados contra el interés público conforme al Código Civil, son nulos, excepto que las leyes establezcan lo contrario.
- d) Entre las exigencias de la obligación que se advierten en la documental pública ofrecida, el Estado de México exige un pago por 3 mil 671 millones de pesos, una pretensión absolutamente desproporcionada pues a 2009 la actualización de los 50 millones de nuevos pesos conforme al Índice Nacional de Precios al Consumidor (INPC), rondaba un monto aproximado de 282 millones de pesos, es decir, no solamente se tenía una pretensión legalmente improcedente, que hubiese sido motivo de responsabilidad de los servidores públicos implicados, sino que además constituiría un daño al patrimonio público y un incremento fiscal ilegal respecto de los costos fiscales del rescate y las provisiones a cargo de Banobras, el costo fiscal previsto al año de 1997 era de 26 mil 100 millones de pesos y ello fue informado en los "Criterios Generales de Política Económica". Todos los ingresos generados por las carreteras rescatadas entrarían en el Fideicomiso Maestro creado para este fin y del que Banobras era y es titular, además de que Banobras es concesionario de dicho cuerpo carretero entre los que se encuentra el tramo Chamapa-Lechería. Cualquier cobertura de indemnizaciones producto o derivadas del rescate carretero, debían ser aprobadas por lo que entonces se llamó el Fideicomiso de Apoyo al Rescate de Autopistas Concesionadas (FARAC) hoy Fondo Nacional de Infraestructura (FONADIN), por lo que la pretensión de Peña y Ruíz Esparza tendría que haber sido planteada también a Banobras, como titular de dichos fideicomisos.



Como era previsible, el Estado de México inició un juicio ante el Tribunal de Justicia Administrativa y Fiscal contra la SCT, que en 2011 fue devuelto por la Sala Superior a una de sus salas regionales para reponer todo el procedimiento pues, en opinión de dicha Sala Banobras debía comparecer en el procedimiento como titular de la concesión y como responsable del Fideicomiso referido, pues su función ordenada dentro del propio Decreto era la de actuar como agente financiero y mandatario del Gobierno, incurriendo en responsabilidad si dicha encomienda era ejecutada con negligencia, impericia o mala fe.



GOBIERNO DEL  
ESTADO DE MÉXICO



"2009. AÑO DE JOSÉ MARÍA MORELOS Y PAVÓN, SIERVO DE LA NACIÓN"

Toluca, Estado de México,  
22 de mayo de 2009

Oficio No. 211A00000/105/2009

INGENIERO OSCAR DE BUEN RICHKARDAY  
SUBSECRETARIO DE INFRAESTRUCTURA  
SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES  
P R E S E N T E



Muy distinguido señor Subsecretario:

Por este conducto me permito hacer referencia a mi anterior oficio de fecha 21 de abril del año en curso dirigido al señor Coordinador de Asesores del C. Secretario de Comunicaciones y Transportes, en donde se abordaron diversos aspectos relacionados con el Convenio de Acciones para la liberación del derecho de vía, necesario para la construcción de la carretera La Venta - Lechería, en su tramo Chamapa - Lechería.

Dado que a la fecha no hemos recibido respuesta al oficio de mérito, as que atentamente y de nueva cuenta lo solicito que en seguimiento a los acuerdos que hemos tomado para resolver de común acuerdo el presente asunto, se sirva indicarme la mecánica a seguir para que el Gobierno del Estado de México reciba a la brevedad el pago que le corresponde o, de ser el caso, se le otorgue la concesión del tramo que nos ocupa, en razón de todo lo que se expone en el oficio de referencia.

No omito manifestarle que la atención y resolución del presente asunto es de la más alta prioridad para el Gobierno del Estado de México y que, desde luego, debería quedar resuelto de manera previa a cualquier pretendida acción de concurso o de cualquier otra índole encaminada al otorgamiento de concesión a un tercero, en especial, considerando el caso de las autopistas que integran el que se ha dado en denominar "Paquete del Centro", dentro del cual entendemos que se viene planeado incluir el tramo Chamapa - Lechería, según resulta de la lectura de la convocatoria a la Licitación Pública 00009004-023-08 publicada por esa H. Dependencia Federal para:

SECRETARIA DE COMUNICACIONES

PAGO VICENTE GUERRERO No. 485 COL. MORELOS, TOLUCA  
ESTADO DE MEXICO, C.P. 50100  
TELEFONO (01722) 213 44 02, 213 21 24, 213 27 85



GOBIERNO DEL  
ESTADO DE MÉXICO



"2009. AÑO DE JOSÉ MARÍA MORELOS Y PAVÓN, SIERVO DE LA NACIÓN"

- 2 -

"Asesoría Especializada en Materia Técnica, Legal y Económica – Financiera durante las etapas de Preparación de los Proyectos de Concurso para el Otorgamiento de una Concesión y del Cumplimiento de las Obligaciones derivadas del Título de Concesión para las autopistas que integran el **Paquete del Centro**: (Modernización de Activos: Chamapa – Lecheña, ...)"

En espera de su amable respuesta, me reitero a sus órdenes para cualquier aclaración o comentario al respecto, al tiempo que le envío un cordial saludo.

ATENTA ENTE

LIC. GERARDO RUIZ ESPARZA  
SECRETARIO DE COMUNICACIONES

C.c.p. Lic. Enrique Peña Nieto, Gobernador Constitucional del Estado de México.- Presente.  
Mtro. Francisco Molinar Horcasitas, Secretario de Comunicaciones y Transportes del Gobierno Federal.-

Murieta Cummings, Secretario de Finanzas del Estado de México.- Presente.  
Sacha de Swaan Adatti, Coordinador de Asesoría del C. Secretario de Comunicaciones y Transportes.-

Ortiz García, Director General del Sistema de Autopistas, Aeropuertos, Servicios Conexos y  
venta.  
s.

SECRETARÍA DE COMUNICACIONES

PASEO VICENTE GUERRERO No. 485 COL. MORELOS, TOLUCA  
ESTADO DE MEXICO, C.P. 50128  
TEL: (01722) 213 48 02, 213 31 24, 213 27 85

Enrique Peña Neto llega a la Presidencia de la República el 1 de diciembre de 2012 y en la Secretaría de Comunicaciones y Transportes es designado Gerardo Ruíz Esparza.

En el año 2013 la SCT, con la anuencia de Banobras en ese entonces a cargo de Alfredo del Mazo, firman un “Convenio de Transacción” con Eruviel Ávila y Apolinar Mena para pactar la entrega de un monto que dista mucho de los 50 millones de nuevos pesos originalmente invertidos por el Gobierno del Estado de México, y que a la fecha conforme al INPC constituirían un total de 320 millones de pesos.

El “Convenio de Transacción” incluye un monto de más de 4 mil millones de pesos, un Convenio que además no se encuentra registrado en el Diario Oficial de la Federación, no se encuentra en el Periódico Oficial de Estado de México, no aparece en la Cuenta Pública, salvo en una referencia aislada en la relativa de 2015, y de la que solo conocemos por declaraciones públicas de Alfredo del Mazo y Eruviel Ávila, algunas de sus implicaciones, sin embargo, podemos señalar y ofrecer como pruebas notariadas que en septiembre de 2016 los estados financieros del Sistema de Autopistas, Aeropuertos, Servicios Conexos y Auxiliares del Estado de México (SAASCAEM) registraron un ingreso de 1,600 millones de pesos, que para diciembre de 2016 habían desaparecido de dicha cuenta sin que su destino esté precisado.

Los estados financieros del 2015 del SAASCAEM no registran ingresos motivo del “Convenio de Transacción” que hemos referido, aunque en la Cuenta Pública Federal de 2015 la SCT habla de un 576.2% mayor al gasto presupuestado en el rubro Subsidios, e indica que dicha variación es producto del Convenio de Concertación de Acciones para la liberación del derecho de vía, necesario para la construcción de la carretera La Venta–Lechería.

Debe señalarse que el Art 75 de la Ley de Presupuesto y Responsabilidad hacendaria:

Artículo 75.- Los subsidios deberán sujetarse a los criterios de objetividad, equidad, transparencia, publicidad, selectividad y temporalidad ....

Es calro que el registro en subsidios de un “Convenio de Trasacción” a todas luces ilegal no encuadra en el supuesto que la ley de la materia, pues bajo ninguna circunstancia se cumplieron los requisitos que la Ley establece. De hecho al no precisarse el ni transparentarse lo calificado como “subsidios” hay una violación evidente a la Ley en cita.

En el 2014 los estados financieros del SAASCAEM registran un movimiento cercano a los 500 millones de pesos de modo indebido y mediante una Nota final se q señala que la variación advertida entre 2013 y 2014, es producto del Convenio de Concertación de Acciones con el Gobierno Federal. Por su parte, en una carta dirigida al diario Reforma, publicada el 11 de mayo de 2017, Eruviel Ávila advierte que los 1,600 millones de pesos que el abogado Paulo Diez aseguró aparecieron y desaparecieron de manera sospechosa en una cuenta del SAASCAEM, son parte del pago del Gobierno Federal por la autopista Chamapa – Lechería “los 1,600 millones de pesos a que hace referencia su entrevistado provienen del pago que el Gobierno de la Republica hizo al Sistema de Autopistas, Aeropuertos, Servicios Conexos y Auxiliares del Estado de México (SAASCAEM) de la autopista Chamapa – Lechería, pago que se origina de un Convenio de Transacción Judicial debidamente registrado y realizado apegado totalmente a la norma legal” en la misma nota refiere que dicha transacción ha sido auditada.

En otra nota aparecida en Eje Central el 9 de mayo de 2017, firmada por la redacción del portal, se señala que horas antes del debate entre los candidatos a la gubernatura del Estado se recibió una nota informativa de acuerdo con la cual se señala que los 1,600 millones de pesos corresponden al cuarto de 5 pagos hechos al Gobierno del Estado de México, a través del Sistema de Autopistas, Aeropuertos, Servicios Conexos y Auxiliares del Estado de México (SAASCAEM) -que era el encargado de la vía de cuota- por una transacción total de 3 mil 566 millones de pesos, entre los cuales solo queda pendiente un pago de 500 millones de pesos, el Gobierno explica que los recursos fueron desinados a “obras y acciones debidamente solventadas y justificadas con claridad y transparencia en la actual administración, y apegados a la normatividad que obliga su aplicación”.

Llama la atención, sin embargo, que contrario a lo que señala el gobernador en su carta a Reforma, en la Cuenta Pública del Estado de México de los años 2014, 2015 y 2016, no aparezca debidamente registrado el origen y destino de dichos recursos, y que en los estados financieros debidamente firmados tampoco se dé cuenta de ellos. Lo mismo puede afirmarse de la SCT a nivel Federal, en cuya Cuenta Pública existe una referencia vaga a dicho Convenio, tampoco se advierte referencia alguna en los estados financieros de Banobras a cargo de Alfredo Del Mazo hasta principios de 2015.

Se trata en realidad de una operación encubierta en la que un mismo grupo político desvía fondos públicos de modo ilegal, exactamente al inicio de las campañas electorales, existen indicios suficientes y un contexto de corrupción bastante claro como para que la autoridad electoral, con los mecanismos a su alcance, precise el destino de esos recursos.

Es evidente, como de se aprecia en la documental pública exhibida, que el empleo ilegal de estos recursos constituye un fraude a la Hacienda Pública Federal, pues desde el origen del rescate carretero la Comisión Intersecretarial de Gasto y Financiamiento (CIGF), estableció expresamente el impedimento a reconocer cualquier obligación por concepto de capital, del mismo modo, desde el 31 de agosto de 1997 y por conducto de la SCT, se otorgó la concesión del tramo Chamapa - Lechería, de este modo los 50 millones de nuevos pesos no fueron considerados como cuenta por pagar, ni fueron incluidos dentro del costo fiscal del rescate carretero. La SCT, Banobras y la SHCP a cargo en 2013 de Luis Videgaray, no tienen facultades para transigir mediante convenios si éstos afectan la Hacienda Pública, del mismo modo que la SCT no tiene facultades para incrementar el costo fiscal del rescate carretero.

Alfredo Del Mazo en su calidad de contendiente al Gobierno del Estado de México, con la complicidad de Eruviel Ávila, Luis Videgaray y Gerardo Ruíz Esparza, pretende beneficiarse de su propio dolo cuando en el Estado de México se utilizan mecanismos de dispersión con dinero en efectivo proveniente del erario público, se condicionan programas sociales a través de tarjetas de débito, mediante la cual se estaría pagando la estructura electoral del Partido Revolucionario Institucional, y violando flagrantemente la normatividad electoral.

Es indispensable que en la Ciudad de México, como en el Estado de México, el Instituto Nacional Electoral ejerza la facultad establecida en el artículo 58 de la Ley General de Partidos Políticos, que en su numeral 1 y 2 lo proveen de las herramientas necesarias para el estudio de recursos de procedencia ilícita y, al mismo tiempo, indague sobre la disposición en efectivo que realice cualquier órgano o dependencia de la Federación, de las entidades federativas y de los municipios durante el proceso electoral en curso, que puedan ser calificadas como relevantes o inusuales, pues las circunstancias aparecidas en diversos medios de comunicación, indican que en lugares presuntamente de capacitación del Partido Revolucionario Institucional -como es el caso de las oficinas del PRI en Nezahualcóyotl-, existe un manejo de efectivo contrario a lo dispuesto en la normativa electoral, cuyo origen está vinculado a recursos que provendrían del Estado de México y de proveedores de servicios de éste.

En ese mismo municipio se han registrado diversos testimonios consignados en medios de comunicación, en donde se señala que la estructura política de aquel partido se encuentra repartiendo tarjetas Banorte en las que se hacen depósitos de 3,500 pesos y 2,000 mil pesos, a quienes estén dispuestos a trabajar a favor del PRI, recabando credenciales de elector que serían devueltas a los ciudadanos pasadas las elecciones del 4 de junio. Independientemente de las responsabilidades a que hubiera lugar por estos hechos, resulta

indispensable establecer el origen y destino de los recursos a que hemos hecho referencia, pues mediante la aparición y desaparición en los estados de cuenta notariados y ofrecidos como prueba, relativas a este hecho y al conjunto de denuncias presentadas en el OPLE del Estado de México, es evidente que se trata de una práctica advertida y denunciada en más de una ocasión.

Las circunstancias mediante la triangulación del Estado de México de más de 4 mil millones de pesos, constituyen un hecho cuya gravedad pondría en juego el proceso electoral en su conjunto, por lo que es indispensable que la autoridad electoral utilice a su vez los mecanismos de investigación provistos en la legislación, y ordene auditorías especiales que le permitan detener y sancionar a los responsables de prácticas de esta naturaleza, así como dar las vistas correspondientes a las autoridades encargadas de la persecución de la probable comisión de delitos y responsabilidades administrativas a que diera lugar.

#### **Hecho 2. El Proceso Electoral del Estado de México está en curso.**

En cumplimiento a lo previsto en el artículo 235 del Código Electoral del Estado de México, el Proceso Electoral Local, a través del que se renovará la Gubernatura de dicha entidad para el periodo constitucional comprendido del 16 de septiembre de 2017 al 15 de septiembre de 2023, dio inicio formal el Proceso Electoral Ordinario 2016–2017 el 7 de septiembre de 2016 con la sesión solemne que celebró el Consejo General del Instituto Electoral del Estado de México.

- a) El periodo de precampañas en que los partidos políticos llevaron a cabo sus procesos de selección interna de candidato o candidata a la Gubernatura del estado, tuvo lugar del 23 de enero al 3 de marzo del presente año.
- b) En el marco del periodo de precampañas, el 3 de marzo de 2017, el Partido Revolucionario Institucional (PRI) llevó a cabo la Convención Estatal en que sus delegados ratificaron a Alfredo Del Mazo Maza como su candidato a la Gubernatura del Estado de México, quien tomó protesta formal el 26 de marzo.

Tres días más tarde, el 29 de marzo, Alfredo Del Mazo Maza se registró ante el Instituto Electoral del Estado de México como candidato de la coalición conformada por el PRI, el Partido Verde Ecologista de México (PVEM), el Partido Nueva Alianza y el Partido Encuentro Social (PES).



c) El 6 de marzo de 2017, el Consejo General del Instituto Electoral del Estado de México determinó el Tope de Gastos de Campaña para el Proceso Electoral Ordinario 2016-2017, para elegir al Titular del Poder Ejecutivo Constitucional del Estado de México, que corresponde al monto de \$285'566,771.27, para los partidos políticos, coaliciones y candidatos independientes que participan en este Proceso Electoral.

d) El periodo de campañas dio inicio el 3 de abril y concluirá el próximo 31 de mayo, tres días antes de la jornada electoral que tendrá lugar el 4 de junio de 2017.

e) La Lista Nominal de Electores está integrada por 11 millones, 317 mil, 686 ciudadanas y ciudadanos de dicha entidad –de acuerdo con el dato que proporciona el Instituto Nacional Electoral relativo a la Lista Nominal de Electores para dicha elección– para elegir al próximo Gobernador.

**Hecho 3. Existen un mecanismo de corrupción transexenal vigente en el Estado de México, operado por el Gobierno de la entidad y OHL México.**

El Proceso Electoral del Estado de México y, en razón de éste, la campaña de Alfredo Del Mazo Maza, Candidato de la coalición encabezada por el PRI a la Gubernatura del Estado de México se da en el marco de la operación de un mecanismo de corrupción transexenal implementado por las tres últimas gestiones del PRI, nos referimos a los gobiernos en dicha entidad de: Arturo Montiel Rojas (periodo 199-2005), Enrique Peña Nieto (2005-2011) y Eruviel Ávila Villegas (periodo 2011-2017). Este mecanismo es cíclico y sus repeticiones están asociadas a los periodos de competencia político-electoral de las elecciones locales del Estado de México y los procesos electorales federales –como se expondrá en el apartado del hecho correspondiente.

Del año 2002 a la fecha, el mecanismo de corrupción referido ha permitido la generación y flujo de más de 100 mil millones de pesos durante los últimos 14 años –en efectivo y activos que se cotizan en la Bolsa Mexicana de Valores– entre los gobiernos del Estado de México –ya referidos– y la empresa española Obrascón Huarte Lain S.A (OHL México). Lo anterior, a través del otorgamiento de concesiones que tienen como objeto la construcción, explotación, operación y mantenimiento de autopistas en el Estado de México.

La Convocatoria para la licitación, el proceso implementado para su adjudicación –de acuerdo con las Bases de la licitación previamente publicadas– la suscripción del Título de Concesión que otorga el Gobierno del Estado a OHL México y, finalmente, las reiteradas

modificaciones que se realizan a los títulos de concesión del Circuito Exterior Mexiquense y el Viaducto Bicentenario, por acuerdo de las partes, tienen por objeto dar apariencia legal a hechos que son producto de prácticas de corrupción en el servicio público y constituyen la posible comisión de delitos –entre ellos, la coalición de servidores públicos, el uso ilícito de atribuciones y facultades y peculado. En otras palabras, se busca dar apariencia legal al flujo de miles de millones de pesos que tienen un origen ilícito.

Si bien no existe al momento de la presentación de esta queja una sentencia de la autoridad competente respecto de la actualización de los delitos referidos, del análisis realizado a los procesos de licitación, adjudicación y suscripción de los títulos de concesión del Circuito Exterior Mexiquense y el Viaducto Bicentenario se advierten hechos y pruebas que permiten presumir la actualización de los tipos penales referidos. En atención a lo anterior, en su momento, se presentarán las denuncias ante la autoridad ministerial y, en su caso, ante este Instituto Nacional Electoral, las pruebas supervinientes que deriven de la interposición de las mismas.

La corrupción y el origen ilícito de los recursos originados con motivo de la adjudicación y operación de las concesiones del Circuito Exterior Mexiquense y el Viaducto Bicentenario a OHL México se sustenta en el esquema siguiente:

El Gobierno del Estado de México simula un proceso de licitación y la operación legal de una concesión. Teniendo como “justificación” la necesidad del desarrollo de infraestructura carretera, y a partir de ello, la adjudicación de concesiones, la explotación de bienes nacionales –de conformidad con lo previsto en el artículo 7 fracción XI de la Ley General de Bienes Nacionales, las carreteras que constituyen vías generales de comunicación, con sus servicios auxiliares y demás partes tienen esta calidad– y la prestación de servicios públicos son utilizados ilícitamente para la obtención y flujo de miles de millones de pesos.

Hablamos de simulación de un proceso de licitación y de la operación legal de las concesiones del Circuito Exterior Mexiquense y el Viaducto Bicentenario porque en los hechos han sido, en todo momento, contrarias al interés público que están obligadas a preservar, en consecuencia, incumplido su objeto.

Ello, partiendo de que una concesión es el acto a través del que el Estado otorga a un particular el derecho a prestar un servicio público y explotar bienes del dominio público, durante un tiempo determinado –en el caso de México, es de 30 años, pudiéndose ampliar en los supuestos que establece la ley–, sujetándose insoslayablemente a condiciones que tienen por objeto preservar el interés público y estableciendo que al término de la



concesión –que dio derecho al particular de construir, operar, conservar, mantener y explotar una autopista de cuota– tanto la carretera como los derechos que fueron concesionados regresan al control directo del Estado.

Esencialmente, las concesiones por parte del Estado buscan el desarrollo de infraestructura carretera que beneficie a la población, mediante la participación del sector privado, por lo que idealmente deben atender a lo siguiente:

- i) la realización de una licitación pública apegada a derecho para invitar a las empresas del sector privado que cumplen con los requisitos para desarrollar el proyecto;
- ii) la adjudicación del proyecto al participante que haya presentado al gobierno la mejor propuesta técnica y financiera, cumpla con los requisitos establecidos y solicite el menor monto de recursos públicos para la obra, es decir, a la propuesta que preserve más el interés público;
- iii) la concesión tiene como plazo máximo original 30 años;
- iv) el gobierno establece las tarifas máximas a cobrar en la autopista y las reglas para su actualización periódica en atención al comportamiento de la inflación y garantizando que sean acordes a la capacidad de pago de los usuarios y;
- v) dado que se busca preservar el interés público, si la empresa concesionaria recupera su inversión antes del tiempo esperado, el excedente se compartirá con el gobierno de acuerdo con las reglas establecidas previamente.

Tomando en consideración estos aspectos y los términos en que se adjudicaron y han operado las concesiones del Circuito Exterior Mexiquense y el Viaducto Bicentenario, en ambos casos, podemos afirmar que son contrarias al interés público de acuerdo con lo siguiente:

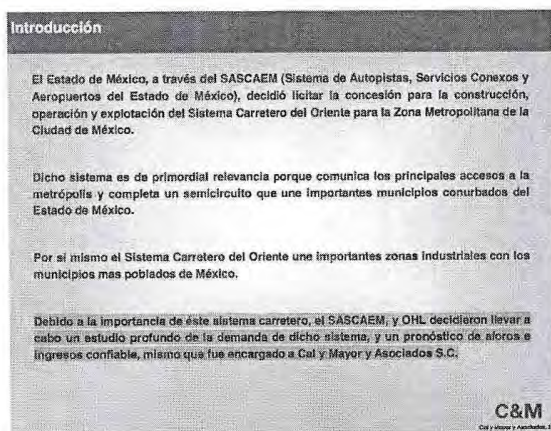
#### **A. La Concesión del Circuito Exterior Mexiquense fue pactada ilegalmente**

##### **Circuito Exterior Mexiquense**

En este caso, las irregularidades en el proceso de licitación fueron evidenciadas públicamente por Cal y Mayor y Asociados S.C., quien realizó un diagnóstico de proyección del aforo vehicular y los ingresos que podría alcanzar el Circuito de forma previa a su licitación. Esta consultora externa reconoció que realizó el estudio a petición del Sistema de Autopistas, Aeropuertos, Servicios Conexos y Auxiliares del Estado de México (SAASCAEM)

y OHL México, es decir, el gobierno de Montiel analizó y pactó la viabilidad del proyecto y sus términos con OHL México antes de llevar a cabo la licitación.

En una presentación del “Sistema Carretero Oriente”, Cal y Mayor y Asociados S.C señala que: “debido a la importancia de éste (sic) sistema carretero, el SASCAEM, y OHL decidieron llevar a cabo un estudio profundo de la demanda de dicho sistema, y un pronóstico de aforos e ingresos confiable, mismo que fue encargado a Cal y Mayor y Asociados S.C.”.



En el mismo documento se precisa que los estudios de campo para realizar el diagnóstico encargado por el SAASCAEM y OHL dieron inicio el mes de mayo de 2002, es decir, cinco meses antes de que se publicaran las Bases para la Licitación en octubre de 2002.



De hecho, hoy sabemos que los trabajos de la consultora iniciaron el mismo mes en que el gobernador del Estado de México Arturo Montiel visitó España, teniendo como único propósito entrevistarse con empresarios de OHL, su director Juan Miguel Villar Mir le había invitado en busca de “establecer conjuntamente los criterios para la ejecución inmediata de proyectos de desarrollo para el Estado de México”. Ello, de acuerdo con el texto presentado para solicitar autorización del viaje a la Diputación Permanente del Congreso Mexiquense, que autorizó en 15 minutos la solicitud.

Dada que los trabajos para realizar el estudio arrancaron el mismo mes del viaje del ex Gobernador a España, tenemos certeza que el verdadero objeto de la visita a Madrid era acordar los términos de la licitación de lo que hoy conocemos como el Circuito Exterior Mexiquense.

Lo informado por la consultora y el objeto del viaje de Arturo Montiel coinciden con las declaraciones realizadas por Gabriel Núñez Director General Económico-Financiero de OHL Concesiones en Madrid, quien –en el marco de su participación en el Foro de Empresas por Madrid realizado en octubre de 2014, cuyo tema principal era la colaboración entre el sistema público y la iniciativa privada– señaló “El ejemplo más claro de lo que es una colaboración público-privada, es un proyecto que hemos desarrollado en México. En el año 2002 la Administración Pública detectó la necesidad de crear un segundo cinturón al exterior al Circuito Interior que ya tenían construido y por supuesto no tenía recursos suficientes para construir, sin siquiera analizar su viabilidad económica y técnica eso lo hizo OHL con sus propios recursos. Después de un año y medio aproximadamente de trabajo

conjunto con la administración y financiado por OHL se sacó a licitación pública el proyecto y se adjudicó en el año 2003.”



GABRIEL NUÑEZ

Director General Económico – Financiero, OHL Concesiones.

Represento a OHL Concesiones, es la filial del grupo OHL que se dedica específicamente a desarrollar negocio en bajo esquemas concesionales con lo cual es prácticamente el centro de todo este foro, la colaboración público privada.

El ejemplo más claro de lo que es una colaboración público privada, es un proyecto que hemos desarrollado en México. En el año 2002 la Administración Pública detectó la necesidad de crear un segundo cinturón al exterior al Circuito Interior que ya tenían construido y por supuesto no tenía recursos suficientes para construir, sino siquiera analizar su viabilidad económica y técnica eso lo hizo OHL con sus propios recursos. Después de un año y medio aproximadamente de trabajo conjunto con la administración y financiado por OHL se sacó a licitación pública el proyecto y se adjudicó en el año 2003.

Fue una mezcla de financiación privada y préstamo bancario, por dentro de lo que sería la financiación bancaria, participaba una institución pública que también tiene entre sus objetos participar en proyectos público privados y no desde un esquema de subvención, sino desde un esquema de recuperación del capital pero sí de apoyo a lo que es la financiación privada.

La característica importante es que nuestro contrato tenía una cláusula de rentabilidad garantizada que a priori puede considerarse muy ventajosa para el promotor, pero que también tiene muchas ventajas para la Administración Pública, es decir; la rentabilidad que va a tener el privado, por supuesto, está garantizada, pero en el momento en el que se alcanza ese nivel de rentabilidad, lo activo se devuelve a lo que es la actividad pública. Con lo cual existe un balance entre lo que sería, no tanto obligaciones como rentabilidad esperada, tanto del privado como del público.

Al final, sobrevive él que se adapta al terreno y no vale seguir el manual, en cada mercado, en cada ciudad, en cada sitio, el esquema, la cultura, etc., es distinto y hay que adaptarse a él.

El gobierno de Arturo Montiel no sólo pactó de forma previa con OHL la realización del diagnóstico que ampararía la necesidad y viabilidad del Circuito Exterior Mexiquense, sino que fue la empresa española quien asumió el costo de su realización. No había forma de que otros competidores ofrecieran propuestas, el diagnóstico fue pagado y hecho a modo por OHL.

El resultado: ningún competidor presentó propuesta y el proyecto fue adjudicado a OHL. Las irregularidades en el proceso de adjudicación no pararon ahí, de la larga cadena de solicitudes de información que se han realizado respecto de esta licitación ilegal, basta retomar la solicitud realizada al SAASCAEM por un particular, respecto de dos documentos: el fallo a favor de OHL y el dictamen de adjudicación de este título de concesión. La

opacidad y violación a los principios de transparencia, certeza y legalidad se hace evidente en la respuesta que emitió el SAASCAEM a esta solicitud en la que señaló:

- Primero, que el fallo solicitado (a favor de OHL) podía ser consultado en el periódico oficial del Gobierno del Estado de México “Gaceta del Gobierno”, de fecha seis de febrero de 2003, no obstante que en el periódico sólo se refiere que fue emitido, pero no se publica el documento en cuestión; y
- Segundo, confirmó que el dictamen de adjudicación solicitado no se elaboró debido a que sólo se recibió una única propuesta oferente durante el concurso –lo que en su opinión estaba permitido por la legislación vigente–, lo que resulta ilegal en términos de la legislación exigible y contraviene lo estipulado en las Bases de la Licitación.

Inconforme con la respuesta, el particular que solicitó la información interpuso un medio de impugnación ante el Instituto de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Protección de Datos Personales del Estado de México y Municipios, argumentando precisamente que en la Gaceta se informa de la emisión del fallo, pero no se publica y que el SAASCAEM debió emitir el proyecto de otorgamiento de concesión,<sup>2</sup> dado que no existía disposición legal que le eximiera de ello.

Al respecto, el Pleno del Instituto de Transparencia determinó que el Gobierno del Estado de México no tenía razón porque las disposiciones del Reglamento de Comunicaciones con las que pretendía justificar la omisión de emitir un dictamen de adjudicación, no estaban vigentes al momento del procedimiento, así como por el hecho de que las Bases de la Licitación le obligan a emitirlo, por lo que de no hacerlo existiría una incongruencia. En atención a ello, le ordenó buscar nuevamente la información y, en caso de no ubicarla, declararla inexistente.

De lo anterior, se advierte que el Gobierno del Estado de México pactó de forma anticipada el otorgamiento de la concesión, impidió que otras empresas participaran –presentando una propuesta de proyecto inviable– e incumplió con la obligación de emitir un dictamen técnico en que fundara y motivara la determinación de otorgar la concesión a OHL México (en este caso, a través de Concesionaria Mexiquense S.A. de C.V.).

---

<sup>2</sup> Ello, de conformidad con el artículo 7.21, fracción VIII del Código Administrativo del Estado de México vigente a la fecha de otorgamiento de la concesión.

## Conclusión

Los términos en que fue otorgada la concesión conllevan el incumplimiento de las disposiciones legales aplicables, desde su origen, el Circuito Exterior Mexiquense ha sido contrario al interés público y carece de legalidad. El Gobierno del Estado de México encabezado por Arturo Montiel Rojas –cuando fue otorgada a Concesionaria Mexiquense S.A. de C.V. (filial de OHL México) la concesión del Circuito Exterior Mexiquense–, a través de los servidores públicos involucrados, podría ser responsable tanto en materia administrativa –derivado del incumplimiento de las obligaciones a que debe ceñirse el ejercicio del servicio público de acuerdo con lo previsto en la Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos– como en materia penal por la probable comisión de los delitos de coalición de servidores públicos dado que en esa calidad se coaligaron para domar medidas contrarias a la ley, y uso ilícito de atribuciones y facultades, cuyo tipo penal establece que incurre en este delito el servidor público que ilícitamente otorgue concesiones de prestación de servicio público y explotación, aprovechamiento y uso de bienes de dominio de la Federación, en los términos siguientes de acuerdo con el Código Penal Federal:

### *"CAPITULO IV*

#### *Coalición de servidores públicos*

*Artículo 216.- Cometen el delito de coalición de servidores públicos, los que teniendo tal carácter se coaliguen para tomar medidas contrarias a una ley, reglamento u otras disposiciones de carácter general, impedir su ejecución o para hacer dimisión de sus puestos con el fin de impedir o suspender la administración pública en cualquiera de sus ramas. No cometen este delito los trabajadores que se coaliguen en ejercicio de sus derechos constitucionales o que hagan uso del derecho de huelga.*

*Al que cometa el delito de coalición de servidores públicos se le impondrán de dos años a siete años de prisión y multa de treinta a trescientas veces el valor diario de la Unidad de Medida y Actualización en el momento de la comisión del delito.*

"[...]

### *CAPITULO V*

#### *Uso ilícito de atribuciones y facultades*

*Artículo 217.- Comete el delito de uso ilícito de atribuciones y facultades:*

*I.- El servidor público que ilícitamente:*

A) *Otorgue concesiones de prestación de servicio público o de explotación, aprovechamiento y uso de bienes de dominio de la Federación;*  
[...]"

Incurrirían en dichas responsabilidades, además del ex Gobernador, Emilio Gil Valdivia, entonces Subsecretario de Infraestructura Carretera, Vial y de Comunicaciones y Manuel Ortiz García, entonces Director General del SAASCAEM, quienes en dichas calidades suscribieron el otorgamiento de la concesión referida a Concesionaria Mexiquense S.A. de C.V. (filial de OHL México), a través de su representante legal, Juan Miguel Villar Mir.

#### **B. El monto de la inversión se ha incrementado de forma inexplicable**

Aun cuando las concesiones se hubieran otorgado a la mejor propuesta presentada, lo que no sucedió, ello hubiera carecido de eficacia para efectos de preservar el interés público, dado que no se han ajustado a los términos establecidos en los títulos de concesión en cuestión. Los costos de la obra civil ofrecidos en la propuesta económica con que se ganaron las licitaciones se han elevado hasta representar 11 (Circuito Exterior Mexiquense) y 6 (Viaducto Bicentenario) veces el monto original reconocido a la inversión necesaria para realizar la obra civil.

#### **Circuito Exterior Mexiquense**

Más allá de las modificaciones realizadas al Título de Concesión –de las que se dará cuenta en el apartado correspondiente a los ciclos de este esquema de corrupción– y sus impactos en el monto de la inversión que ha realizado OHL en el Circuito Exterior Mexiquense y sido reconocida por las últimas tres gestiones en la entidad, lo cierto es que el incremento exponencial de la obra y las inconsistencias que existen en su registro evidencian que estamos ante un esquema de corrupción que ha utilizado a la Bolsa Mexicana de Valores a través de la colocación de activos asociados a esta concesión cuyo valor es la rentabilidad garantizada que OHL México ha informado tiene derecho a recibir por parte del Gobierno del Estado de México para recuperar su inversión y la tasa de retorno interna fija del 10% real anual que establece el Título de Concesión.

Esta rentabilidad garantizada es el “Activo intangible recuperable a través de flujos futuros de peaje” (expectativa de recursos a obtener por el cobro de peaje en los próximos años), cuyo monto corresponde aproximadamente a la diferencia que existe entre el monto de inversión a recuperar que ha registrado ante el SAASCAEM –es decir, que ha sido notificado formalmente al Gobierno del Estado de México– y el que señalan en los estados financieros

con base en los que se establece el valor que tiene la empresa española para efectos de su participación en la Bolsa Mexicana de Valores y la venta de activos.

Para dar cuenta de lo anterior, es importante, advertir cómo se ha ido modificando el monto de la inversión a recuperar por OHL México, hasta representar 11 veces el monto inicial de la obra civil.

Del Título de Concesión se advierten dos conceptos de inversión inicial con claridad, el relativo a la obra civil para la construcción de un monto de 5 mil 637 millones de pesos y el correspondiente a la liberación de derecho de vía que ascendía a 990 millones 708 mil pesos (Anexo 3, Programa de liberación de derecho de vía). Dichos conceptos en su conjunto implican un monto cercano a los 6 mil 628 millones de pesos.

Si bien sólo se identifican los montos asociados a estos conceptos, el Título reconoce además que la inversión total incluye los gastos financieros capitalizados durante el periodo de gracia de las instituciones financieras y “otros conceptos de inversión para la puesta en operación de la autopista”.

Considerando lo anterior y retomando lo establecido en el Anexo 1, de la Quinta Modificación al título “Dictamen único. Justificación de sobreinversión” en el que se señalan los montos que fueron previstos inicialmente para dichos conceptos, podemos señalar que la inversión total, de acuerdo con lo previsto en el título, podría incluir: i) los gastos financieros por \$75'227,000.00; ii) gastos pre operativos por \$398'782,785.00; iii) gastos relativos al sistema de registro vehicular por \$44'050,425.00 y; iv) contraprestación al Gobierno del Estado de México por obtención de la concesión \$157'400,000.00. Dichos conceptos en su conjunto suman un monto de 675 millones 459 mil pesos.

Si al monto de 6 mil 628 millones de pesos le sumamos este monto (675 millones 459 mil pesos) que se consideró inicialmente para la inversión total, el monto de inversión reconocido al momento del otorgamiento de la concesión podría ascender a 7 mil 304 millones de pesos, es decir, aun incluyendo conceptos diversos a los asociados a la obra civil y liberación de derecho de vía, el monto de inversión es considerablemente inferior al que OHL refiere en sus estados financieros a diciembre de 2016, que es de más de 63 mil 261 millones de pesos.

De acuerdo con lo reportado por OHL, a través de sus Informes anuales, de 2005 –año en que comenzó sus operaciones la Fase I del Circuito– a diciembre de 2016, ha obtenido ingresos por más de 18 mil 586 millones de pesos:





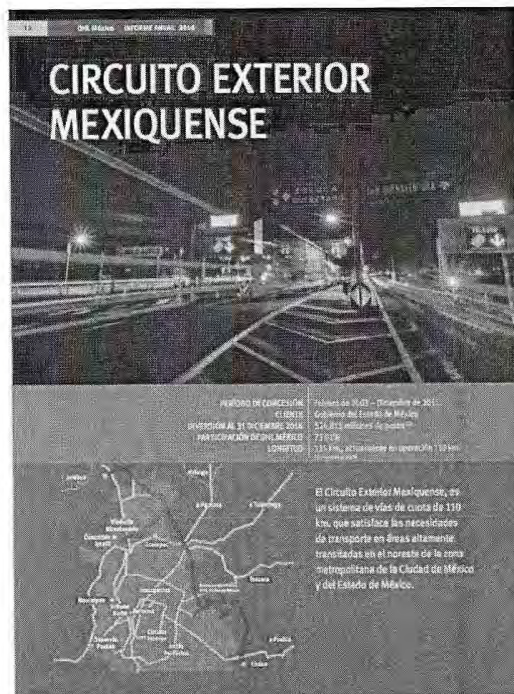
Aforo vehicular e ingresos por peaje Circuito Exterior Mexiquense		
Año	Flujo vehicular (tráfico Equivalente Diario Promedio)	Ingresos por peaje (millones de pesos)
2005	43,440	56,174
2006	86,311	507,628
2007	102,317	738,765
2008	119,673	868,950
2009	127,360	954,760
2010	153,450	1,113,254
2011	193,916	1,667,700
2012	269,523	1,894,829
2013	272,039	2,105,360
2014	283,389	2,361,005
2015	319,389	2,940,896
2016	337,219	3,377,698
2017	---	18,586,834

Nota 1: la información correspondiente al periodo 2005-2010 se obtuvo del Informe Anual 2010 de OHL México; y la del periodo 2011-2016 del Informe Anual 2016 de OHL México.

Nota 2: el flujo e ingresos referidos en el cuadro anterior corresponden a las Fases siguientes:

Fase I (52 kilómetros)	
Fase II y Fase III (94 kilómetros, de los cuales 10 corresponden a la Fase III)	
Fase III (110 kilómetros)	

No obstante, los ingresos referidos, tras las diversas modificaciones pactadas entre el Gobierno del Estado de México y OHL México, la empresa española señala en su Informe Anual 2016 que la inversión a recuperar por dicha obra es de 24 mil 813 millones de pesos.



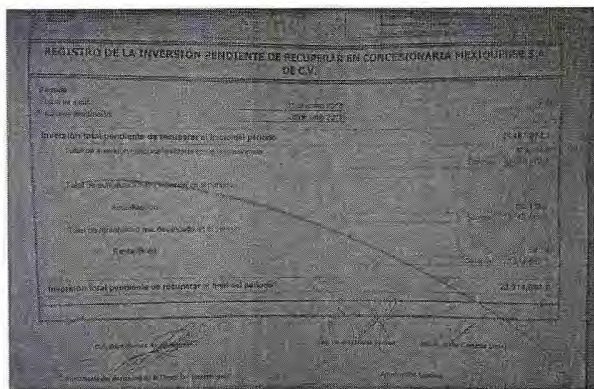
Lo anterior es más grave aún porque el monto de inversión a recuperar que señalan en sus informes anuales, no corresponde al registrado en su estado financiero, de hecho representa casi una tercera parte de éste.

De acuerdo con el estado financiero de OHL a diciembre de 2016, el monto de 24 mil 813 millones de pesos únicamente incluye la inversión en infraestructura a recuperar a través del flujo de peaje, a esta cifra suman la porción de “activo intangible recuperable a través de flujos futuros de peaje” a que tiene derecho la empresa española, para así obtener un total de inversión a recuperar que asciende a 63 mil 261 millones de pesos, como se advierte a continuación:

9. Inversión en subterráneos		Año				
		2011	2012	2013	1 de enero a 2014	
Activos intangibles por inversión						
Obras en construcción	\$	45,090,096	43,062,118	43,179,221	43,179,221	
Obras en proceso		2,111,505	1,951,224	3,891,018	2,121,174	
Contratamiento de suelo		1,872,607	1,827,349	1,827,549	165,239	
Costa de perforación exploración		1,295,139	3,250,135	3,300,894	7,294,071	
Otros activos de inversión		102,824	14,864	15,482	318,263	
		53,578,431	55,412,296	52,196,174	57,078,968	
Aplicaciones recibidas del Fideicomiso de Inversión en Infraestructura (FIS) S.A. de CV						
Aplicaciones recibidas		(1,618,413)	(1,129,412)	(1,189,472)	(1,189,472)	
Amortización acumulada		(49,977)	(177,903)	(310,422)	(439,927)	
		51,910,041	54,105,981	50,696,280	55,059,569	
Inversión en subterráneos responsable a través de Fideicomiso de pago						
Percepción de activos intangibles responsable a través de Fideicomiso de pago		31,072,006	33,835,219	31,216,560	48,841,566	
Percepción de activos intangibles responsable a través de Fideicomiso de pago		2,644,028	3,106,437	32,447,284	14,188,275	
Activo intangible por concesión		96,673,940	83,852,506	84,191,361	72,991,691	
Déficit a cargo de concesionarios		(37,999,361)	(37,309,411)	(16,184,261)	(7,224,424)	
Total inversión en subterráneos	\$	114,847,760	109,809,922	97,729,156	79,724,324	
A continuación se presenta una comparación del total de inversión por concesionarios						
del 1 de diciembre de 2011						
	CONSESA	SAASCAEM	ASERHTE	GANSA	AT ST	Total
Inversión en infraestructura responsable a través de Fideicomiso de pago	\$	35,827,237	1,384,358	11,932,217	1,483,329	2,895,819
Percepción de activos intangibles responsable a través de Fideicomiso de pago		30,272,217	4,139,277	2,560,132	-	47,971,626
Percepción de activos intangibles responsable a través de Fideicomiso de pago		70,174,115	13,275,296	17,973,071	1,893,429	2,183,019
Déficit a cargo de concesionarios		3,812,213	7,251,813	5,295,216	-	16,359,242
Total inversión en subterráneos	\$	140,086,782	26,049,944	37,763,635	3,376,758	187,277,119
del 1 de febrero de 2012						
	CONSESA	SAASCAEM	ASERHTE	GANSA	AT ST	Total
Inversión en infraestructura responsable a través de Fideicomiso de pago	\$	23,362,824	11,744,181	11,574,222	1,403,687	3,311,838
Percepción de activos intangibles responsable a través de Fideicomiso de pago		29,552,189	3,262,339	2,092,739	-	34,907,267
Percepción de activos intangibles responsable a través de Fideicomiso de pago		56,796,041	14,823,080	17,315,509	1,403,687	86,341,306
Déficit a cargo de concesionarios		1,415,267	4,315,434	4,114,480	-	9,845,181
Total inversión en subterráneos	\$	111,126,321	34,145,034	35,096,970	2,807,374	143,175,700
del 30 de diciembre de 2013						
	CONSESA	SAASCAEM	ASERHTE	GANSA	AT ST	Total
Inversión en infraestructura responsable a través de Fideicomiso de pago	\$	24,779,268	11,892,271	11,456,220	1,569,630	3,102,277
Percepción de activos intangibles responsable a través de Fideicomiso de pago		24,142,182	4,652,316	4,880,268	-	33,674,766
Percepción de activos intangibles responsable a través de Fideicomiso de pago		50,398,114	14,242,107	15,272,126	1,499,657	81,412,004
Déficit a cargo de concesionarios		4,172,814	3,375,477	2,528,010	-	10,076,301
Total inversión en subterráneos	\$	103,492,378	34,162,171	34,136,624	3,069,287	134,860,460
del 1 de febrero de 2014						
	CONSESA	SAASCAEM	ASERHTE	GANSA	AT ST	Total
Inversión en infraestructura responsable a través de Fideicomiso de pago	\$	24,724,208	12,041,827	11,134,210	1,630,473	3,795,056
Percepción de activos intangibles responsable a través de Fideicomiso de pago		23,146,832	1,961,741	2,090,193	-	27,198,766
Percepción de activos intangibles responsable a través de Fideicomiso de pago		44,874,170	12,374,548	12,274,229	1,428,475	70,951,422
Déficit a cargo de concesionarios		1,050,583	4,512,107	3,714,413	-	9,277,103
Total inversión en subterráneos	\$	73,795,793	30,880,223	27,232,842	3,058,948	134,967,806

43

A esta falta de coincidencia y transparencia, se suma otro hecho, el monto informado a la Bolsa Mexicana de Valores –con que se pretenden cumplir, entre otras, las disposiciones de la Ley del Mercado de Valores a que deben ajustarse quienes cotizan en la Bolsa Mexicana de Valores–, tampoco corresponde al que se ha registrado ante el Sistema de Autopistas, Aeropuertos, Servicios Conexos y Auxiliares del Estado de México (SAASCAEM), que al mes de junio de 2013 ascendía a 23 mil 214 millones de pesos, de acuerdo con el último registro del que se tiene información al momento de presentar esta queja (30 de junio de 2013).



Es decir, OHL México ha registrado ante el Gobierno del Estado de México –utilizando el mecanismo previsto para tal efecto– un monto de inversión a recuperar que es inferior en más de 40 mil millones menos al que informa en sus estados financieros.

Las diferencias en el monto de la inversión que OHL México reporta de forma periódica ante el SAASCAEM en el “Registro de la inversión pendiente de recuperar por Concesionaria Mexiquense, S.A., de C.V.” –firmados por el SAASCAEM (quien recibe) y OHL México– y los montos reconocidos en sus estados financieros, se han incrementado notoriamente a lo largo de la operación de la concesión y de la participación de la empresa en la Bolsa Mexicana de Valores, tal como se advierte a continuación:

Periodo	Registro de inversión pendiente de recuperar ante el SAASCAEM del GEM o monto reconocido en Informes anuales de OHL  Ver Nota (3)		Estado Financiero OHL	Estado Financiero OHL	Estado Financiero OHL
			Inversión en infraestructura recuperable a través de peaje  (millones de pesos)	Activo intangible recuperable a través de flujos futuros de peaje (rentabilidad garantizada en millones de pesos)	Total de inversión a recuperar  Inversión en infraestructura + activo intangible (millones de pesos)
2008	1er semestre	6'663,843	15,687,373 Nota (7)	—	15,687,373
	2do semestre	6'837,984			
2009	1er semestre	9'501,423	15,687,373	4,333,095	20,020,468
	2do semestre	10'298,597			
2010	1er semestre	12'716,982	22,140,094	6,503,677	28,643,771
	2do semestre	13'928,938			
2011	1er semestre	16'400,532	22,692,231	10,625,675	33,317,907
	2do semestre	18'628,132			
2012	1er semestre	19'279,753	23,009,332	15,462,034	38,471,367
	2do semestre	21'487,672			
2013	1er semestre	23'214,657	23,015,880	23,548,765	46,564,645
	S/D	S/D			

Periodo	Registro de inversión pendiente de recuperar ante el SAASCAEM del GEM o monto reconocido en Informes anuales de OHL  Ver Nota (3)		Estado Financiero OHL  Inversión en infraestructura recuperable a través de peaje  (millones de pesos)	Estado Financiero OHL  Activo intangible recuperable a través de flujos futuros de peaje (rentabilidad garantizada en millones de pesos)	Estado Financiero OHL  Total de inversión a recuperar  Inversión en infraestructura + activo intangible (millones de pesos)
	S/D				
2014 (1)	S/D	24,775,000	22,747,611	29,471,103	52,218,714
2015	S/D	S/D	22,402,629	34,849,980	57,252,609
Inversión al 31 de diciembre de 2016 (1)	S/D	24,813	24,812,506	35,376,862	63,261,583

(1) En este caso, los montos de inversión a la fecha referida, se obtuvieron de los Informes anuales de OHL México: 2013, "Mejoramos la movilidad en México"; 2014, "Nuevas oportunidades de crecimiento"; 2016 Informe Anual.

A pesar de que se ha exigido al Gobierno del Estado de México explicar a qué atienden las diferencias en el registro de la inversión pendiente a recuperar, hasta el momento no ha emitido un pronunciamiento claro que atienda esta demanda, incluso después de que OHL fuera sancionada por la Comisión Nacional Bancaria y de Valores (CNBV) con más de 71 millones de pesos el año pasado, al determinar entre otras cuestiones que la empresa española ha realizado de manera inadecuada el registro de la rentabilidad garantizada relacionada con sus concesiones, es decir, el registro del monto que OHL considera está obligado a entregarle el Gobierno del Estado de México para garantizarle que recupere su inversión y la tasa de retorno fija ya referida.

A la multa impuesta a OHL en el 2016, se suma la sanción que la CNBV impuso a Deloitte – empresa dedicada a proveer servicios de auditoría orientados a validar información financiera que fue contratada por OHL México para auditar sus estados financieros– en 2016, por más de 4 millones de pesos por "no haber cumplido con los procedimientos de auditoría" en los estados financieros correspondientes a los años 2012, 2013 y 2014 de OHL y sus filiales.

Aun cuando las autoridades competentes han determinado que OHL México ha incurrido en el incumplimiento de sus obligaciones como accionaria de la Bolsa Mexicana de Valores,

particularmente, por irregularidades en el registro de los activos relacionados con las concesiones que le ha otorgado el Gobierno del Estado de México, éste ha omitido transparentar el estado que guarda el monto de inversión asociado al Circuito Exterior Mexiquense.

Los cuestionamientos públicos en torno al tema y el hecho de que la diferencia en el registro de la inversión pendiente a recuperar, asciende a más de 40 mil millones de pesos (a diciembre de 2016) han sido insuficientes para que se pronuncien las autoridades del Estado de México responsables de vigilar el cumplimiento de la concesión. De hecho, tampoco han fijado una postura respecto a las declaraciones públicas que señalan que la inversión pendiente de recuperar por OHL México –cuyo monto es de más de 63 mil 261 millones de pesos– constituye deuda pública del mismo Gobierno de acuerdo con los estados financieros de la empresa.

Así, una obra que en principio implicaba una inversión de 5 mil 637 millones para la construcción de la obra civil ha ascendido hasta representar 81 mil 847 millones de pesos considerando tanto el monto de la inversión a recuperar a 2016 (63 mil 261 millones), como los ingresos ya obtenidos por concepto de peaje (18 mil 586 millones) de 2005 a 2016.

El costo no sólo se traduce en un uso ilegal de los bienes públicos en detrimento del interés social, sino en una afectación irreparable a los derechos humanos de quienes viven y transitan por el Estado de México.

#### **Viaducto Bicentenario**

Al igual que en el caso del Circuito Exterior Mexiquense, en el Viaducto Bicentenario no es claro cómo se incrementó de forma exponencial el monto de la inversión inicial realizada por OHL, al pasar de una inversión que consistía en 3 mil 923 millones de pesos –relativa a la primera fase de la obra civil que es la única que se ha construido y se encuentra en operación– a 23 mil 391 millones de pesos. Una vez más, las modificaciones realizadas al Título de Concesión –de las que se dará cuenta en el apartado correspondiente a los ciclos de este esquema de corrupción– resultan insuficientes para justificar el incremento del monto de inversión que se pretende OHL México.

El incremento exponencial de la obra y las inconsistencias que existen en su registro evidencian que estamos ante el mismo esquema de corrupción implementado en la concesión del Circuito Exterior Mexiquense, esquema que utiliza a la Bolsa Mexicana de Valores a través de la colocación de activos cuyo valor es la rentabilidad garantizada que


OHL México ha informado tiene derecho a recibir por parte del Gobierno del Estado de México para recuperar su inversión y, en este caso, la tasa de retorno interna fija del 7% real anual que establece el Título de Concesión.

Como hemos expuesto anteriormente, esta rentabilidad garantizada es el “Activo intangible recuperable a través de flujos futuros de peaje” (expectativa de recursos a obtener por el cobro de peaje en los próximos años) con base en el que se establece el valor que tiene la empresa española para efectos de su participación en la Bolsa Mexicana de Valores y la venta de activos.


Para evidenciar las irregularidades en el incremento y registro del monto de inversión es importante señalar que la primera inconsistencia –tal como sucede en el caso del Circuito Exterior Mexiquense– es la diferencia que existe entre el monto de inversión que OHL señala en sus informes anuales y el monto que reporta en sus estados financieros. De acuerdo con el Informe Anual 2016 de OHL México, al 31 de diciembre de ese año la inversión realizada en el Viaducto Bicentenario correspondía a 11 mil 749 millones de pesos:

15 UNIMARCA INFORME ANUAL 2016

# VIADUCTO BICENTENARIO



**PERIODO DE CONCESIÓN:** Mayo de 2006 - Marzo de 2038  
**CLIENTE:** Gobierno del Estado de México  
**INVERSIÓN AL 31 DE DICIEMBRE 2016:** 11,120 millones de pesos  
**PLANTACIÓN DE ENLACE MEXICO:** 100%  
**OPERATIVO:** 23 km, actualmente en operación; 22 km, de los cuales 4.3 km, de obras reversibles.



Viaducto Bicentenario ofrece una alternativa con mejores tiempos de recorrido en comparación con la vialidad actualmente existente para la ruta Toluca-Tepicapa en sus diferentes combinaciones de origen y destino.

Este monto de inversión corresponde a casi la mitad del monto reportado por la empresa española en su estado financiero del ejercicio 2016 –monto que es utilizado para efectos de su participación en la Bolsa Mexicana de Valores–, mismo que asciende a 23 mil 391 millones de pesos:



9. Inversión en concesiones						
Activos intangibles por concesiones						
	2009	2010	2011	1 de enero de 2014		
Otros con limitación	\$ 45,598,946	\$ 45,642,138	\$ 44,715,021	\$	\$ 43,174,219	
Otros no limitados	2,221,866	1,551,128	3,491,841		2,228,716	
Concesiones anual	1,321,949	1,827,349	1,827,044		780,509	
Costo de prestaciones expiradas	3,276,159	5,215,150	3,418,804		3,201,071	
Otros activos de intangibles	105,861	218,652	448,663		116,454	
	\$ 50,282,631	\$ 54,453,217	\$ 52,882,329		\$ 50,276,069	
Acreditaciones recibidas del fabricante de inversión en infraestructura (FINFPA)						
Acreditaciones acumuladas	(1,159,812)	(1,159,812)	(1,159,812)		(1,159,812)	
	\$ 49,122,819	\$ 53,293,405	\$ 51,722,517		\$ 49,116,257	
Inversión en infraestructura recuperable a través de flujo de efectivo de peaje						
Provision de activos intangibles recuperables a través de flujo de efectivo de peaje	\$ 1,612,246	\$ 10,316,219	\$ 1,216,100		\$ 10,411,456	
Provision de activos intangibles recuperables a través de flujo de efectivo de peaje	13,668,524	41,604,437	32,147,438		24,142,812	
Activos intangibles por concesiones	18,453,100	51,920,656	33,363,538		34,554,268	
Déficit a cargo del emisor	16,262,154	13,166,971	16,428,234		2,724,473	
Total inversión en concesiones	\$ 14,887,564	\$ 17,753,647	\$ 16,934,304		\$ 16,724,114	
Acreditaciones en proceso de integración del total de inversiones por concesiones						
al 31 de diciembre de 2014						
	CONEX	INFRAESTRUCTURA	ALTERNATIVAS	CAVA	AT ST	Total
Inversión en infraestructura recuperable a través del flujo de efectivo de peaje	\$ 24,312,296	\$ 11,784,228	\$ 11,532,917	\$ 1,463,329	\$ 2,053,018	\$ 51,145,788
Provision de activos intangibles recuperables a través de flujo de efectivo de peaje	13,176,852	4,189,277	3,509,183			21,274,312
Ingresos acumulados al activo intangible por concesiones	40,799,268	17,979,284	19,041,117	1,463,329	2,053,018	82,335,796
Déficit a cargo del emisor	3,072,215	1,514,883	3,242,246			16,790,364
Total inversión en concesiones	\$ 39,241,941	\$ 21,318,388	\$ 24,291,214	\$ 1,463,329	\$ 2,053,018	\$ 114,821,364
al 30 de diciembre de 2013						
	CONEX	INFRAESTRUCTURA	ALTERNATIVAS	CAVA	AT ST	Total
Inversión en infraestructura recuperable a través del flujo de efectivo de peaje	\$ 21,782,234	\$ 11,742,245	\$ 11,514,283	\$ 1,070,887	\$ 1,211,029	\$ 46,260,678
Provision de activos intangibles recuperables a través de flujo de efectivo de peaje	20,254,919	3,342,719	3,799,673			27,397,111
Ingresos acumulados al activo intangible por concesiones	56,966,657	17,523,884	17,944,250	1,068,678	1,013,023	83,414,482
Déficit a cargo del emisor	3,443,562	5,335,533	4,143,419			12,922,514
Total inversión en concesiones	\$ 75,142,488	\$ 35,742,861	\$ 37,251,620	\$ 1,804,892	\$ 1,813,023	\$ 112,932,824
al 31 de diciembre de 2011						
	CONEX	INFRAESTRUCTURA	ALTERNATIVAS	CAVA	AT ST	Total
Inversión en infraestructura recuperable a través del flujo de efectivo de peaje	\$ 24,772,008	\$ 11,893,271	\$ 11,439,320	\$ 1,088,639	\$ 1,198,227	\$ 41,291,465
Provision de activos intangibles recuperables a través de flujo de efectivo de peaje	24,848,842	2,622,258	3,294,256			30,765,356
Ingresos acumulados al activo intangible por concesiones	102,869,876	18,212,717	13,077,136	1,068,678	1,183,227	127,451,634
Déficit a cargo del emisor	2,124,818	3,374,377	2,292,810			7,791,905
Total inversión en concesiones	\$ 124,739,944	\$ 33,802,023	\$ 37,603,522	\$ 1,804,892	\$ 1,813,023	\$ 168,763,304
al 31 de diciembre de 2010						
	CONEX	INFRAESTRUCTURA	ALTERNATIVAS	CAVA	AT ST	Total
Inversión en infraestructura recuperable a través del flujo de efectivo de peaje	\$ 24,728,098	\$ 10,411,897	\$ 11,134,470	\$ 1,033,473	\$ -	\$ 47,307,938
Provision de activos intangibles recuperables a través de flujo de efectivo de peaje	20,456,675	1,862,791	2,584,879			24,904,345
Ingresos acumulados al activo intangible por concesiones	46,874,771	12,774,548	13,379,232	1,033,473		74,061,924
Déficit a cargo del emisor	4,633,003	4,312,362	1,114,812			10,059,977
Total inversión en concesiones	\$ 75,596,247	\$ 28,367,498	\$ 38,132,784	\$ 1,033,473	\$ -	\$ 115,129,902

43

A las diferencias en el registro de la inversión a recuperar, se suma el hecho que OHL ha recibido por concepto del cobro de peaje de 2009 a 2016, más de 2 mil 701 millones de pesos, de acuerdo con lo reportado en sus informes anuales:

Aforo vehicular e ingresos por peaje Viaducto Bicentenario		
Año	Flujo vehicular (tráfico Equivalente Diario Promedio)	Ingresos por peaje (millones de pesos)
2009	13,861	3,061
2010	16,848	56,444
2011	18,727	172,265
2012	25,702	247,954
2013	29,749	367,619
2014	29,075	465,530
2015	32,000	668,352
2016	32,764	720,382
Total	---	2,701,696

Nota 1: la información correspondiente al periodo 2009-2013 se obtuvo del Informe Anual 2013 de OHL México, "Mejoramos la movilidad en México"; y la del periodo 2014-2016 del Informe Anual 2016 de OHL México.

No obstante, los ingresos referidos de 2 mil 701 millones de pesos, que corresponden a cerca del 69% del monto total de inversión de la primera fase que es de 3 mil 923 millones –de acuerdo con lo previsto en el Título de Concesión–, OHL señala en su estado financiero correspondiente al ejercicio 2016, que la inversión pendiente de recuperar por esta obra es

de 23 mil 391 millones de pesos. En otras palabras, la inversión que reclama OHL es de casi seis veces el costo original de la primera fase del Viaducto Bicentenario.

Una vez más, a pesar que se ha exigido al Gobierno del Estado de México explicar a qué atienden las diferencias en el monto de la inversión pendiente a recuperar, al momento de la presentación de esta queja, no ha emitido un pronunciamiento claro. Incluso, como hemos señalado para el caso del Circuito Exterior Mexiquense, tras la sanción que la CNBV impuso a OHL y a Deloitte en 2016.

En este caso también se ha señalado públicamente que la inversión pendiente a recuperar por OHL constituye deuda pública del Gobierno del Estado de México, dado que está asociada a su derecho de cobro de peaje sobre los flujos futuros que tendrá dicha autopista.

Sin atender la gravedad del caso, los Gobiernos del Estado de México han omitido transparentar el estado que guardan las dos concesiones y, en su caso, desmentir lo informado por OHL México en sus estados financieros.

### **Conclusión**

La opacidad e ilegalidad que ha caracterizado el otorgamiento y manejo de las concesiones del Circuito Exterior Mexiquense y el Viaducto Bicentenario, representa para OHL una inversión pendiente a recuperar de 86 mil 652 millones de pesos, sin considerar que han obtenido por concepto de peaje en el periodo comprendido de 2005 a 2016 —es decir, en tan sólo 11 años—, por ambas concesiones, 21 mil 288 millones 530 mil pesos.

Estamos hablando de un monto total superior a los 107 mil millones de pesos, que tras restarle los montos relativos a las contraprestaciones que debía recibir el Gobierno del Estado de México —907 millones de pesos (157 por el Circuito Exterior Mexiquense y 750 por el Viaducto Bicentenario) por concepto de otorgamiento de la concesión y el 0.5% de los ingresos brutos recibidos por el pago de las tarifas de peaje— no disminuye significativamente.

Considerando que OHL México podrá operar 34 años más la concesión del Circuito Exterior Mexiquense, y que el último año tuvo un ingreso cercano a los 3 mil 380 millones, podría obtener al menos un monto de 114 mil 920 millones de pesos, sin tomar en cuenta el alza de los precios por ajuste al Índice Nacional de Precios al Consumidor (INPC), ni los incrementos adicionales pactados o que podrán pactarse entre el Gobierno del Estado de México y OHL. Incluso si se pretendiera que OHL recupere una inversión injustificada de 63

mil 261 millones –lo que es ilegal– con los años de vigencia que restan a la concesión este monto se podría recuperar casi dos veces.

En el caso del Viaducto Bicentenario, cuya vigencia es de 21 años más y en 2016 se recuperaron por concepto de peaje 720 millones 382 mil pesos, podemos considerar que dejará durante ese periodo a OHL México ingresos por más de 15 mil 128 millones.

Estamos hablando que las dos concesiones permitirán a OHL México ingresos futuros por más de 130 mil millones al menos, que sumados a los más de 21 mil millones que ya ha cobrado a las mexicanas y mexicanos por peaje, nos da una cifra superior a los 151 mil millones de pesos, que corresponde a 15 veces el monto original de inversión en obra civil que se previó para ambas concesiones que es cercano a los 9 mil 500 millones de pesos –5 mil 637 millones de pesos para el Circuito Exterior Mexiquense y 3 mil 923 millones de pesos correspondientes al Viaducto Bicentenario. Ello, considerando que de los ingresos futuros de peaje se obtendrá el monto de la inversión pendiente de recuperar por parte de la empresa española.

Con los recursos que ha obtenido OHL por ambas concesiones derivado del pago de peaje que hemos hecho las mexicanas y mexicanos hasta el 2016, se podría haber pagado cerca del 60% de la deuda pública reconocida por el Gobierno del Estado de México, misma que en 2016 ascendía a 36 mil 179 millones de pesos. Ahora, si consideramos tanto los ingresos por peaje como el monto que OHL asegura debe recuperar por la inversión que ha realizado en ambas concesiones hasta 2016, se podría pagar cerca de tres veces el total de la deuda pública del Estado de México.

¿Cómo puede asegurarse que estas concesiones cumplen con su objeto y preservan el interés público cuando el monto de las ganancias para OHL México corresponde a casi tres veces la deuda total pública del Estado de México? Cuando el monto involucrado en sí mismo representa un detrimento irreparable para el erario público y el bienestar social si lo comparamos con el beneficio que estas dos autopistas han representado para la población. Las concesiones del Circuito Exterior Mexiquense y el Viaducto Bicentenario están viciadas de origen, son producto de la prevalencia de la corrupción en el ejercicio del quehacer público y de la probable comisión de los delitos.

Dado el crecimiento injustificado de las ganancias para OHL México, podemos señalar que el Gobierno del Estado, a través de sus funcionarios –en particular quienes han fungido como Gobernadores, Secretarios de Comunicaciones (hoy, Secretaría de Infraestructura) y directores del SAASCAEM– no sólo ha incumplido con los principios de transparencia, legalidad y rendición de cuentas a que debiera ceñirse el ejercicio del servicio público, sino

como hemos señalado podría haber incurrido además de infracciones a la Ley Federal de responsabilidades de los Servidores Públicos y la comisión del delito de otorgamiento ilícito de concesión ya se ha señalados, en el delito de uso ilícito de atribuciones y facultades, derivado del incumplimiento de su obligación de administrar y verificar directamente el cumplimiento de los términos de una concesión, de acuerdo con lo previsto en el artículo 217 del Código Penal Federal:

*"CAPITULO V*

*Uso ilícito de atribuciones y facultades*

*Artículo 217.- Comete el delito de uso ilícito de atribuciones y facultades:*

*I.- El servidor público que ilícitamente:*

*A) Otorgue concesiones de prestación de servicio público o de explotación, aprovechamiento y uso de bienes de dominio de la Federación;*

*(...)*

*B) Siendo responsable de administrar y verificar directamente el cumplimiento de los términos de una concesión, permiso, asignación o contrato, se haya abstenido de cumplir con dicha obligación.*

*II.- Toda persona que solicite o promueva la realización, el otorgamiento o la contratación indebidos de las operaciones a que hacen referencia la fracción anterior o sea parte en las mismas, y*

*(...)*

*Se impondrán las mismas sanciones previstas a cualquier persona que a sabiendas de la ilicitud del acto, y en perjuicio del patrimonio o el servicio público o de otra persona participe, solicite o promueva la perpetración de cualquiera de los delitos previstos en este artículo.*

*Al que cometa el delito a que se refiere el presente artículo, se le impondrán de seis meses a doce años de prisión y de treinta a ciento cincuenta días multa.*

*[...]"*

Aunado a ello, considerando que el proceso para la adjudicación, la suscripción de los Títulos de las concesiones y la vigilancia del cumplimiento de sus términos implica la participación de varios servidores públicos, estamos también ante la posible comisión del delito de coalición de servidores públicos previsto en el artículo 216 del Código Penal

Federal –ya transcrito–, cuyo tipo penal implica la coalición de quienes tienen un encargo público para tomar medidas contrarias a la ley.

Dado el monto de más de 100 mil millones de pesos que sin justificación se pretende obtenga OHL para inversiones cuyo valor original de obra civil era cercano a los 9 mil 500 millones de pesos, se suma la probable comisión del delito de peculado que consiste en que mediante el ejercicio del servicio público se distraiga de su objeto dinero y valores que pertenecen al Estado. Estamos hablando del uso ilícito de bienes de la nación que son del dominio público y, de acuerdo con su naturaleza, debieran ser utilizados en beneficio del interés público y desarrollo social, estamos hablando de corromper el uso de la riqueza y patrimonio de las mexicanas y mexicanos en contra de su bienestar.

#### *“CAPITULO XII*

##### *Peculado*

*Artículo 223.- Comete el delito de peculado:*

*I.- Todo servidor público que para su beneficio o el de una tercera persona física o moral, distraiga de su objeto dinero, valores, fincas o cualquier otra cosa perteneciente al Estado o a un particular, si por razón de su cargo los hubiere recibido en administración, en depósito, en posesión o por otra causa;*

*[...]”*

Considerando el periodo comprendido entre el otorgamiento de las concesiones y el año 2016 que se toma como referencia para el monto de inversión pendiente a recuperar que reclama OHL México, los servidores públicos involucrados, además de los ex gobernadores Arturo Montiel Rojas y Enrique Peña Nieto y el Gobernador actual, Eruviel Ávila Villegas, que podrían ser responsables de la comisión de los delitos referidos son:

- Emilio Gil Valdivia, en su carácter de Subsecretario de Infraestructura Carretera, Vial y de Comunicaciones (quien suscribió el otorgamiento del Título de Concesión del Circuito Exterior Mexiquense, así como la Primera y Segunda Modificación de éste; y suscribió el otorgamiento del Título de Concesión del Viaducto Bicentenario)
- Manuel Ortiz García, en su carácter de Director General del SAASCAEM (quien suscribió el otorgamiento del Título de Concesión del Circuito Exterior Mexiquense, así como la Tercera y Cuarta Modificación y el Acuerdo A 01/2009 del mismo; y

suscribió el Título de Concesión del Viaducto Bicentenario y el Acuerdo 01/2011 de dicho título)

- Gabriel Betancourt Garciamoreno, Director General del SAASCAEM (responsable de la suscripción de la primera y segunda modificación del circuito Exterior Mexiquense.
- Gerardo Ruíz Esparza, en su carácter de Secretario de Comunicaciones (responsable de la suscripción del otorgamiento de la concesión del Viaducto Bicentenario y del Acuerdo 01/2011 de dicho Título de Concesión; y de la autorización de la Tercera y Cuarta Modificación, así como el Acuerdo A 01/2009 del Título de Concesión del Circuito Exterior Mexiquense)
- Apolinar Mena Vagas, en su carácter de Secretario de Comunicaciones (responsable autorizar la Quinta y Sexta Modificación al Título de Concesión del Circuito Exterior Mexiquense)
- Arturo Enriquez García, en su carácter de Encargado de Despacho de la Dirección General del SAASCAEM (responsable de autorizar la Quinta Modificación al Título de Concesión del Circuito Exterior Mexiquense)
- José Román Alcalá Angelino, en su carácter de Director General del SAASCAEM (responsable autorizar la Sexta Modificación al Título de Concesión del Circuito Exterior Mexiquense)

Al respecto, es importante señalar que quienes fungieron como Directores Generales del SAASCAEM también son responsables de registrar el incremento del monto de la inversión del Circuito Exterior Mexiquense en los términos ya señalados.

El actuar ilegal e ilícito de las autoridades del Estado de México, se complementa con el de su contraparte. Los directivos de OHL México involucrados en la adjudicación y operación del Circuito Exterior Mexiquense y el Viaducto Bicentenario también son probables responsables en su carácter de titulares de dichas concesiones de la comisión del delito de uso ilícito de atribuciones y facultades.

Ello, por un lado, derivado de la explotación, aprovechamiento y uso de bienes del dominio de la Federación con la finalidad de obtener un beneficio para sí o para un tercero y; por el otro, a consecuencia de generar y utilizar información falsa o alterada de los rendimientos asociados a las concesiones referidas, dadas las diferencias que hay en el registro del

monto de inversión a recuperar y las infracciones que detectó y sancionó la CNBV –mismas que se desarrollan más adelante–. Ello, en términos de lo previsto en el Código Penal Federal que establece:

*"CAPITULO V*

*Uso ilícito de atribuciones y facultades*

*(...)*

*Artículo 217 Bis.- Al particular que, en su carácter de contratista, permisionario, asignatario, titular de una concesión de prestación de un servicio público de explotación, aprovechamiento o uso de bienes del dominio de la Federación, con la finalidad de obtener un beneficio para sí o para un tercero:*

*I.- Genere y utilice información falsa o alterada, respecto de los rendimientos o beneficios que obtenga,*

*[...]"*

Quienes podrían haber incurrido en la comisión de los delitos referidos son:

- Juan Miguel Villar Mir, quien en su carácter de Representante Legal de OHL México suscribió el Título de Concesión del Circuito Exterior Mexiquense y de su Primera Modificación.
- José Andrés de Oteyza Fernández, quien: i) en su carácter de Apoderado de Viaducto Bicentenario S.A de C.V (constituida por OHL México) suscribió el Título de Concesión del Viaducto Bicentenario y el Acuerdo 01/2011 de éste; ii) en su carácter de Presidente de Grupo OHL México suscribió la Segunda Modificación al Título de Concesión del Circuito Exterior Mexiquense; iii) en su carácter de Presidente del Consejo de Administración de Concesionaria Mexiquense S.A de C.V (filial de OHL México) suscribió la Tercera y Cuarta Modificación al Título de Concesión del circuito Exterior Mexiquense y; iv) en su carácter de Representante Legal de Concesionaria Mexiquense S.A de C.V (filial de OHL México) suscribió la Quinta y Sexta Modificación al Título de Concesión del Circuito Exterior Mexiquense, así como su Acuerdo A 01/009 de dicho título.

**C. La CNBV ha sancionado a OHL México y Deloitte por su actuar ilegal**

Como se ha referido en los apartados previos, las inconsistencias relativas a la forma en que OHL México registra sus operaciones ante la Bolsa Mexicana de Valores ya han sido motivo de sanción por parte de la CNBV.

En 2016, la CNBV, en ejercicio de sus facultades de supervisión y regulación de las entidades financieras con el objeto de procurar su estabilidad y buen funcionamiento, así como de mantener y fomentar que el sistema financiero en su conjunto tenga un desarrollo sano y equilibrado, impuso a OHL México sanciones que en su conjunto representan una multa superior a los 71 millones de pesos al determinar, entre otras cuestiones, que la empresa española ha realizado de manera inadecuada el registro de la “rentabilidad garantizada” relacionada con sus concesiones.

Es decir, derivado del hecho de que OHL ha informado a la Bolsa Mexicana de Valores que tiene derecho a recibir por parte del Gobierno del Estado de México el monto correspondiente a la recuperación de la inversión que realizó en el Circuito Exterior Mexiquense y el Viaducto Bicentenario más su tasa fija de retorno anual, que como hemos señalado al 2016 asciende a 86 mil 652 millones –63 mil 261 millones de pesos por el Circuito Exterior Mexiquense y 23 mil 391 millones de pesos por el Viaducto Bicentenario.

Para dar cuenta del tipo de infracciones cometidas por OHL México en violación de la Ley del Mercado de Valores en el marco de su actividad en la Bolsa Mexicana de Valores, retomamos en términos generales, dos de los casos por los que fue sancionada por la CNBV:

1. Expediente 211.115.11“2015”/1450. La empresa española elaboró de forma inadecuada sus Estados Financieros de 2012, 2013 y 2014 por lo que hace al registro de la rentabilidad garantizada, por lo que se le impuso una multa de más de 5 millones 310 mil pesos.

Como hemos señalado, la rentabilidad garantizada se refiere precisamente al “Activo intangible recuperable a través de flujos futuros de peaje” (expectativa de recursos a obtener por el cobro de peaje en los próximos años) que OHL México establece en sus estados financieros, cuyo monto corresponde aproximadamente a la diferencia entre el monto de inversión a recuperar que ha registrado ante el SAASCAEM y el que señala en sus estados financieros.

La CNBV determinó que OHL México había registrado de forma incorrecta la rentabilidad garantizada de sus concesiones, pues para que un activo pueda ser reconocido como financiero es necesario que se ajuste a lo establecido en el párrafo



16 de la interpretación CINIIF (Comité de Interpretaciones de Normas Internacionales de Información Financiera) 12, Acuerdos de concesión de servicios, que establece:

*“El operador reconocerá un activo financiero en la medida que tenga un derecho contractual incondicional a recibir de la concedente, o de una entidad bajo la supervisión de ella, efectivo u otro activo financiero por los servicios de construcción; y que la concedente tenga poca o ninguna capacidad de evitar el pago, normalmente porque el acuerdo es legalmente exigible. El operador tiene el derecho incondicional a recibir efectivo cuando la concedente garantiza el pago al operador de (a) importes especificados o determinados (b) el déficit, si lo hubiere, entre los importes recibidos de los usuarios del servicio público y los importes especificados o determinables, incluso cuando el pago esté condicionado a que el operador garantice que la infraestructura cumple con los requerimientos de calidad o eficiencia especificados”.*

Es decir, para que un activo pueda ser financiero es necesario: i) que el operador (OHL México) tenga un derecho contractual incondicional a recibir de la concedentes (Gobierno del Estado de México), o de una entidad bajo la supervisión de ella, efectivo u otro activo financiero por los servicios de construcción; ii) que el Gobierno del Estado de México tenga poca o ninguna capacidad de evitar el pago y; iii) que OHL México tenga un derecho incondicional a recibir efectivo cuando el Gobierno del Estado de México garantiza el pago al operador de (a) importes especificados o determinables o (b) el déficit, si los hubieres, entre los importes recibidos de los usuarios der servicios y los impuestos especificados determinables.

En el caso de las concesiones del Circuito Exterior Mexiquense y el Viaducto Bicentenario de OHL la contraprestación pactada con el Gobierno del Estado de México no cumple con los requisitos para ser registrada como Activo Financiero porque el derecho para solicitar la ampliación del plazo de la concesión buscando obtener la total recuperación de la inversión efectuada más un rendimiento está sujeto a la condición de que por una causa no imputable a OHL México no se haya logrado recuperar el monto de la inversión y rendimientos referidos, una vez que concluya la concesión.

Es decir, mientras no se pueda determinar que existe un déficit entre los importes recibidos por los usuarios (pago de peaje) y los importes especificados o determinables no se puede considerar que existe una rentabilidad garantizada de estas concesiones.

Aunado a lo señalado, en el caso de estas concesiones el Gobierno del Estado de México sí tienen capacidad para evitar el pago que se refiere, cuando OHL México no logre acreditar la falta de recuperación de si inversión más el rendimiento por causas que no le son imputables.

Al respecto, se precisa que lo manifestado por OHL México en el sentido que su derecho es incondicional y está garantizado, la CNBV señala que hasta que no sea determinado el déficit referido, la concesionaria tiene licencia para cobrar cuotas de peaje, lo cual puede reconocerse como un “activo intangible”. Asimismo, establece respecto al argumento de OHL México relativo a que las concesionarias tienen un derecho incondicional porque los gobiernos con quienes asume el riesgo de la demanda, que el gobierno concedente puede evitar el pago porque la concesionaria está obligada a acreditar que no le es imputable no haber recuperado la inversión que realizó más la tasa de retorno (que en el caso del circuito Exterior Mexiquense es del 10% y en el caso del Viaducto Bicentenario es del 7%).

Finalmente, la CNBV concluye de conformidad con los Títulos de concesión del Circuito Exterior Mexiquense y el Viaducto Bicentenario que el derecho de cobro de las concesiones se ejerce al aplicar a los usuarios el monto de las tarifas de peaje, lo cual, en su caso podría contabilizarse como activo intangible, pues el derecho del cobro de cuotas de peaje no tiene la naturaleza de un activo financiero.

Como hemos expuesto previamente, el actuar ilegal de OHL México derivado de generar y utilizar información falsa o alterada, respecto de los rendimientos o beneficios que ha obtenido por estas concesiones puede ser constitutivo del delito de uso ilícito de atribuciones y facultades, de acuerdo con lo previsto en el Código Penal Federal:

#### *“CAPITULO V*

##### *Uso ilícito de atribuciones y facultades*

*(...)*

*Artículo 217 Bis.- Al particular que, en su carácter de contratista, permisionario, asignatario, titular de una concesión de prestación de un servicio público de explotación, aprovechamiento o uso de bienes del dominio de la Federación, con la finalidad de obtener un beneficio para sí o para un tercero:*

*I.- Genere y utilice información falsa o alterada, respecto de los rendimientos o beneficios que obtenga,*

*[...]”*

En este caso, considerando que se trata del actuar como inversionista y que OHL México comenzó a cotizar en la Bolsa Mexicana de Valores, quien podría ser responsable penalmente es José Andrés de Oteyza Fernández.

2. Expediente 211.115.11"2015"/1447. La CNBV también sancionó a OHL México por elaborar sus Estados Financieros Consolidados 2011, 2012, 2013 y 2014 sin apearse a las políticas contables reconocidas, imponiéndoles una sanción superior a los 7 millones 405 mil pesos.

La primera infracción cometida por OHL México es relativa a que no proporcionó elementos suficientes para acreditar el adecuado registro de Operaciones No Verificables en la cuenta de "Inversión en concesiones, neto", específicamente en la subcuenta de "inversión en infraestructura":

- Respecto de operaciones relacionadas con Concesionaria Mexiquense S.A. de C.V. (concesionaria del Circuito Exterior Mexiquense): i) no presentó el comprobante fiscal de diversas operaciones; ii) la documentación con que se busca acreditar la legalidad de la liberación del derecho de vía no tiene firma, en consecuencia, carece de validez jurídica –considerando que no puede ser un documento únicamente redactado para el conocimiento de las partes, sino que al tratarse de un acuerdo de voluntades que está asociado a la tutela del patrimonio de las personas, debe incluir la aceptación expresa de las partes que intervienen en el convenio a través de su firma autógrafa–, pues la falta de la firma hace "inexorablemente nulo" el acto; iii) diversos contratos de compra-venta que se presentan para acreditar la liberación del derecho de vía, no contienen firmas, por lo que carecen de validez jurídica y derivan de actos nulos; iv) se anexan cheques y facturas que buscan amparar el pago de servicios realizados, pero OHL México no acredita que recibió el servicio y; v) se remiten contratos de compra-venta que no están otorgados con escritura pública, por lo que no pueden ser verificados.
- Aunado a lo anterior, respecto de operaciones relacionadas con la concesión del Viaducto Bicentenario registradas en la cuenta "inversión en infraestructura" se establece que remitió diferente documentación que buscaba amparar el pago de servicios realizados, pero no acredita que recibió el servicio.

La segunda infracción es que en el caso de "Transacciones registradas en la cuenta de inversión en infraestructura" que están relacionadas con el Activo Intangible de Concesionaria Mexiquense S.A. de C.V., OHL registró conceptos que debieron ser registrados como gasto.

A la multa impuesta a OHL México en el 2016, se suma la sanción que la CNBV impuso a Deloitte el mismo año, por más de 4 millones de pesos por “no haber cumplido con los procedimientos de auditoría” en los estados financieros correspondientes a los años 2012, 2013 y 2014 de OHL México y sus filiales.

Respecto a lo anterior, se precisa que sólo se realiza el análisis de algunos de los casos de los que existe información pública para efecto de evidenciar que es un hecho acreditado que OHL México ha cometido infracciones en el marco de su participación en la Bolsa Mexicana de Valores, a través de las acciones provenientes de los activos de los Títulos de concesión del Circuito Exterior Mexiquense y el Viaducto Bicentenario, otorgados y supervisados por las últimas tres gestiones del Gobierno del Estado de México.

#### D. Obra civil incompleta

##### Circuito Exterior Mexiquense

Las inconsistencias relacionadas con el crecimiento inexplicable de la inversión realizada (monto de sobreinversión) y el monto de dicha inversión que está pendiente de recuperar por OHL, resultan más graves ante el hecho concreto de que sólo se construyó el 70% de la obra civil establecida en el otorgamiento de la concesión<sup>3</sup>, conformada originalmente por cuatro fases:

- Fase I corresponde a 52 km de autopista de cuota entre las carreteras México-Querétaro y Peñón-Texcoco. La construcción dio inicio los últimos meses del 2003 y este tramo del Circuito entró en operación en noviembre de 2005, es decir, dos años después de que fue otorgada la concesión y a un mes de que Enrique Peña Nieto tomara posesión como Gobernador del Estado de México.
- Fase II de 32 kilómetros corresponde a la extensión hacia el extremo sur de la primera fase, extendiéndose desde la carretera Peñón-Texcoco a la autopista federal México-Puebla, ésta fue inaugurada a finales de 2009 y dio inicio a sus operaciones en enero de 2010.
- Fase III que conecta la fase I (intersección de Tultepec) con la autopista México-

<sup>3</sup> El Anexo 6 relativo al Programa de Obra del Título de concesión con que contamos para efecto del análisis realizado para la presentación de esta queja no es legible, por ello, los datos se retoman del estudio relativo a las Proyecciones de tráfico e ingreso realizado por Steer Davies Gleave en septiembre de 2013, de acuerdo con el cual, la longitud de la concesión es de 155 km, de los cuales 110 se encuentran en operación (ello coincide con la información pública disponible).

Querétaro, y por lo tanto la parte norte y noreste de la Zona Metropolitana y del Valle de México (ZMVM). El 29 de septiembre de 2010 se puso en servicio el primer tramo de esta Fase que es de 10 kilómetros de longitud –con ello entró en funciones el tramo Lago de Guadalupe-Vialidad Mexiquense– y a finales de abril de 2011 fue inaugurado el último tramo, dando el total de 110 kilómetros en operación al día de hoy.

En términos de lo establecido en la concesión se contemplaba una Fase IV, desde el extremo de la Fase III (autopista México–Puebla) hasta el límite del Estado de Morelos; sin embargo, de acuerdo con la información disponible no hay planes para completarla, ello, a pesar de que han pasado 14 años a partir del momento en que fue otorgada la concesión (2003), que corresponden a casi la mitad del plazo original de la vigencia de la misma (30 años).

Según la concesión, esta fase debía construirse una vez que los niveles de tráfico alcanzaran el nivel de servicio E<sup>4</sup>. Al respecto, el Título prevé que cuando haya causa justificada para no construir un tramo independiente, OHL deberá solicitar autorización a la Secretaría de Comunicaciones del Estado de México, al parecer no se ha actualizado este supuesto dado que no existe modificación alguna en el Título de Concesión que ampare y justifique que la obra civil esté incompleta.

Así, a pesar de que no fue construida la Fase IV, no se advierten modificaciones al Proyecto Ejecutivo vinculatorias que justifiquen legalmente la omisión, dado que el propio Título de Concesión establece que OHL México no puede modificar dicho Proyecto de forma unilateral.

#### **Viaducto Bicentenario**

Al igual que en el caso del Circuito Exterior Mexiquense, a las inconsistencias relacionadas con el crecimiento inexplicable de la inversión realizada (monto de sobreinversión) y el monto de dicha inversión que está pendiente de recuperar por OHL, se suma el hecho de que la obra civil realizada por OHL a la fecha –9 años después del otorgamiento de la

---

<sup>4</sup>De acuerdo al manual de capacidad de carreteras (Highway Capacity Manual) del Transportation Research Board, EEUU, el nivel de servicio E se alcanza cuando se tiene un flujo aproximado de 4,120 vehículos/hora en una carretera de dos carriles por sentido, lo que equivale a un Tráfico Promedio Diario Anual (TPDA) de aproximadamente 68,000. En algunas partes de la actual carretera libre entre Chalco y Amecameca de Juárez, el TPDA es de alrededor de 22,000, con lo cual, suponiendo un crecimiento promedio anual de 5%, durante los próximos 20 años no se espera alcanzar un nivel de servicio E.

concesión– representa menos del 70% de la establecida en las Bases para la licitación del proyecto y el Título de Concesión.

De acuerdo con el Título de Concesión la longitud total era de 32 km, cuya primera etapa consistía en 22 km. A la fecha se encuentra en operación sólo la primera etapa de 22 km, entre Toreo y Tepalcapa y desde el Informe anual 2011 de OHL México se señala que la segunda etapa que comprende un viaducto en paralelo se ejecutará una vez que se alcance el máximo aforo y, finalmente, en la tercera etapa se prologarán 10 kilómetros en ambos sentidos.

Así, después de haber transcurrido casi una tercera parte del tiempo de la concesión (cuya vigencia termina en 2038), sólo se ha llevado a cabo la primera etapa de la obra civil y no se advierte que las dos etapas restantes se vayan a realizar en el corto o mediano plazo, pues tanto los informes anuales de OHL como el Título de Concesión y los acuerdos asociados a éste no hacen referencia al inicio de los trabajos en cuestión.

### **Conclusión**

Dado el incumplimiento injustificado de las obras civiles tanto del Viaducto Bicentenario como del Circuito Exterior Mexiquense, tal como se ha referido para el caso del crecimiento inexplicable del monto de inversión que OHL pretende recuperar, podemos señalar que el Gobierno del Estado, a través de sus funcionarios –en particular quienes han fungido como Gobernadores, Secretarios de Comunicaciones (hoy, Secretaría de Infraestructura) y directores del SAASCAEM– no sólo han incumplido con los principios que deben regir el servicio público –transparencia, legalidad, certeza, rendición de cuentas, entre otros–, sino con la obligación de administrar y verificar directamente el cumplimiento de los términos de una concesión lo que de acuerdo con lo previsto en el artículo 217 del Código Penal Federal conlleva ser responsable de la probable comisión del delito de uso ilícito de atribuciones y facultades .

Dicha responsabilidad podría ser imputada a los servidores públicos señalados en el Apartado B. El monto de la inversión se ha incrementado de forma inexplicable del hecho número 2 de esta queja.

### **E. Ampliación injustificada del plazo de la concesión del Circuito Exterior Mexiquense**

En el caso de la concesión del Circuito Exterior Mexiquense, las irregularidades, no sólo atienden a los procesos de licitación y adjudicación, el crecimiento injustificado, ilegal y

desproporcionado de los montos asociados a la inversión a recuperar por parte de OHL y el incumplimiento de la obra civil, sino que también se ha implementado un mecanismo que ha permitido a través de diversas modificaciones al Título de Concesión –acordadas por las tres administraciones del Gobierno del Estado de México y OHL México– incrementar los años de su vigencia.

Ello, al grado que la concesión que originalmente terminaría en 2033, año en que el Gobierno del Estado de México podría recuperar el desarrollo de la infraestructura y la obtención de los recursos provenientes del pago de peaje, tras las diversas modificaciones realizadas, concluirá en el año 2051.

Originalmente, de acuerdo con el título de concesión, la concesión otorgada a OHL tendría una vigencia de 30 años a partir de la firma, es decir, durante el periodo comprendido del 2003 al 2033, previendo los escenarios siguientes para ampliar el plazo: cuando se retrase el proyecto de obra por falta de liberación de derecho de vía, sin que sea imputable a OHL, se amplía por el tiempo del retraso; si el flujo vehicular es inferior a la proyección OHL tienen derecho a solicitar ampliación para recuperar inversión y tasa fija y; si OHL no puede operar por causas que no le son imputables.

En junio de 2007, a dos años de la llegada de Peña Nieto a la Gubernatura y de que diera inicio la operación del primer tramo de la obra civil, se acordó hacer ajustes al Título de Concesión (tercera modificación), entre los que se incluyó la ampliación del plazo de la vigencia de la concesión por 4 años, lo que significó incrementar la operación de OHL a 34 años y, en consecuencia, sus ganancias por concepto de cobro de peaje hasta el año 2037.

La ampliación del plazo no atiende a ninguna de las causales previstas en el Título de Concesión, pues se justificó sustantivamente en la sobreinversión generada por dos nuevas obras que no tienen relación alguna con el objeto de la concesión –la construcción, operación, mantenimiento y supervisión del Circuito Exterior Mexiquense– nos referimos a:

- La remodelación del Camellón Central del Periférico Oriente –incluyendo remozamiento del área jardinada, iluminación y el drenaje pluvial– desde su intersección con la Avenida Valle Alto, Colonia Valle de Aragón, primera Sección (Límite del Estado de México con el Distrito Federal) y el entronque Periférico Oriente – Ferrocarril México- Cuautla, con una longitud de 9 kilómetros. Precisando que la remodelación debía atender a “los alcances que le determine la Secretaría [de Comunicaciones]” y, en el entendido de que dicha obra adicional tendría un costo de hasta 100 millones de pesos.

- La construcción de obras en la Vialidad Metropolitana (Vía Mexiquense) “de conformidad con los alcances que le determine la Secretaría” y, en este caso, previendo que la obra debía tener como máximo un costo de construcción de hasta 500 millones de pesos.

También se acordaron nuevos supuestos para la ampliación del plazo de la concesión: i) imposibilidad temporal de ejecutar puntualmente el Programa de Obra en un plazo que no exceda a 365 días naturales; ii) imposibilidad total o parcial de operar el Sistema (la carretera) por un plazo igual o menor a de un año y; iii) y si se realizan “modificaciones al proyecto y/o al trazo o se ejecutan obras adicionales que generen una sobreinversión a la originalmente propuesta”. Es decir, se amplió el plazo de la concesión teniendo como base un supuesto que no existía y se aprobó a través de la misma modificación.

Cinco años más tarde, en 2012 durante la administración de Eruviel Ávila, se realiza una nueva ampliación de la vigencia de la concesión, ahora por 14 años, justificando el ajuste en la necesidad de garantizar que OHL recuperara a inversión realizada y los rendimientos que fueron pactados en el Título de Concesión.

En tan sólo 9 años, teniendo como única justificación garantizarle a OHL recuperar su inversión –cuyo monto creció de forma inexplicable como ya hemos expuesto–, se le otorga a la empresa española el beneficio de operar 18 años más la concesión, es decir, hasta el 2051. Esto se traduce no sólo en multiplicar sus recursos provenientes del pago del peaje, sino en el incremento de sus ganancias por concepto de la tasa de retorno fija del 10% real anual prevista durante la vigencia de la concesión.

Considerando que la inversión inicial prevista era de 5 mil 637 millones de pesos para la obra civil, y que a 2012 OHL ya había obtenido más de 7 mil 800 millones de pesos por concepto de cobro de peaje, la ampliación del plazo de la concesión hasta 2051 no sólo carece de justificación alguna en razón de la recuperación de la inversión que se expone en las modificaciones realizadas, sino que constituye un hecho claro de corrupción para incrementar el flujo de dinero hacia la empresa española.

Como hemos señalado de acuerdo con los Informes de OHL tan sólo el años pasado por concepto de peaje obtuvieron cerca de 3 mil 380 millones de pesos –sin considerar que el monto se incrementará en función de los ajustes que se realizan por el INPC y de subsecuentes modificaciones al Título de Concesión– podemos presumir que de 2017 a 2051, durante los próximos 34 años, OHL México podrá obtener como mínimo por



concepto de peaje del Circuito Exterior Mexiquense un monto de 114 mil 920 millones de pesos que de sumarse al monto de inversión pendiente de recuperar (63 mil 261 millones de pesos) y a los ingresos ya obtenido por peaje (18 mil 586 millones), nos llevarían a ingresos acumulados por más de 133 mil millones de pesos.

Por último, respecto del periodo de vigencia de esta concesión cabe señalar que, en términos de las modificaciones ya referidas y de acuerdo con el Informe Anual 2016 de la empresa española, la concesión terminará en 2051; sin embargo, en 2009 OHL y el Gobierno de Enrique Peña Nieto suscribieron el Acuerdo 01/2009 en el que derivado de una sobreinversión que realizara OHL –asociada a la adquisición de maquinaria especializada para el control del tráfico y de la realización de “diversas obras” que requiere el Gobierno del Estado de México– se amplía la vigencia de la concesión en un plazo de 3 años contados a partir de la fecha en que se determine su conclusión formal.

De la información pública disponible no se advierte con claridad si efectivamente la vigencia de la concesión se ampliará, de ser así, OHL podría operar el Circuito Exterior Mexiquense hasta el año 2054, lo que significaría una vigencia de 51 años.

El hecho se agrava, los gobiernos de Montiel, Peña y Eruviel no sólo permitieron una adjudicación y operación ilegal del Circuito Exterior Mexiquense, sino que han previsto legalmente un mecanismo para que las empresas se beneficien de forma extraordinaria a través de la concesión de nuestros bienes públicos.

La llamada “Ley OHL” aprobada *fast track* por el Congreso del Estado de México en 2015, a iniciativa de Eruviel Ávila, permite que los gobiernos del estado extiendan las concesiones otorgadas a las empresas aun cuando éstas hayan recuperado su inversión, es decir, dar una apariencia legal a la operación ilícita de concesiones como ha ocurrido con OHL México.

El PRI, a través de sus gobiernos, en el Estado de México busca asegurar el mecanismo ilegal con que han operado las concesiones a cargo de OHL. Los miles de millones de pesos que este tipo de concesiones han representado para OHL, es el costo que el PRI y sus gobiernos están dispuestos a asumir a cambio de contar con una fuente inagotable de recursos que les permita mover la maquinaria necesaria para la compra de votos en un estado donde la desigualdad, los niveles de pobreza, inseguridad, la corrupción y ausencia del desarrollo económico, ponen en riesgo su triunfo electoral.

Nuevamente, podemos señalar que el Gobierno del Estado, a través de sus funcionarios – en particular quienes han fungido como Gobernadores, Secretarios de Comunicaciones

(hoy, Secretaría de Infraestructura) y directores del SAASCAEM– incumplieron la obligación de administrar y verificar directamente el cumplimiento de los términos de una concesión lo que de acuerdo con lo previsto en el artículo 217 del Código Penal Federal conlleva ser responsable de la probable comisión del delito de uso ilícito de atribuciones y facultades.

Dicha responsabilidad podría ser imputada a los servidores públicos señalados en el Apartado B. El monto de la inversión se ha incrementado de forma inexplicable del hecho número 2 de esta queja respecto del Título de Concesión del Circuito Exterior Mexiquense.

#### **F. Incremento del costo máximo de las tarifas**

Los Títulos de Concesión del Circuito Exterior Mexiquense y el Viaducto Bicentenario preveían tarifas iniciales máximas en función de cada tipo de vehículo, así como su ajuste anual con base en el INPC, precisando que, si de forma anticipada se registraba un incremento mayor del 5% acumulado a partir del último ajuste, OHL podía ajustar la tarifa informando al Gobierno del Estado de México, quien en todo momento podía subsidiar el pago de las tarifas.

Aunado a lo anterior, se previó: i) en el caso del Circuito Exterior Mexiquense que si la situación financiera del proyecto lo requiere OHL puede solicitar a SAASCAEM el incremento de las tarifas, presentando la justificación correspondiente y; ii) en el caso del Viaducto Bicentenario se previó además que en el caso de que se supere el aforo vehicular, previo análisis del SAASCAEM y OHL, el primero podrá determinar la contención de los incrementos tarifarios.

Sin ajustarse estrictamente a lo previsto en las concesiones y, a pesar de lo incrementos sin justificación que se habían realizado al monto de inversión, en mayo de 2011 a pocos días de que se celebrara la elección que llevaría a Eruviel Ávila a la Gubernatura y a tres meses de que Enrique Peña Nieto terminara su mandato, su gobierno acordó con OHL realizar una modificación al Título de Concesión del Viaducto Bicentenario mediante el Acuerdo 01/2011 que dejaría un incremento desproporcionado de ganancias para la empresa.

Entre otras cuestiones, se estableció incrementar las tarifas máximas iniciales del peaje en 25% real para los años, 2013, 2014, 2015 y 2016 de forma independiente a los incrementos ordinarios ya previstos en el Título de Concesión, con el objeto de que OHL pueda recuperar su inversión. Ello, de acuerdo con lo siguiente:

**ANEXO 10  
TARIFAS MÁXIMAS INICIALES**

Las tarifas máximas iniciales para toda la infraestructura del Viaducto Elevado del Estado de México, en pesos de Marzo de 2008 (IVA incluido), y los subsecuentes aumentos autorizados en términos reales para los años 2013, 2014, 2015 y 2016, quedan de la siguiente manera:

	1.20	1.50	1.88	2.34	2.93
1000	2.62	3.28	4.09	5.12	6.40
1000	2.58	3.23	4.03	5.04	6.30
1000	8.02	9.28	7.84	9.80	12.25
1000	7.28	9.10	11.38	14.22	17.77
1000	0.38	0.48	0.59	0.74	0.93
1000	0.66	0.83	1.03	1.29	1.61

El presente Anexo forma parte del ACUERDO 01/2011 suscrito en la Ciudad de Toluca de Lerdo, Estado de México, a los veintidós días del mes de mayo de dos mil once y forma parte integral del Título de Concesión para la construcción, explotación, operación, conservación y mantenimiento del "Viaducto Elevado" de fecha siete de mayo de dos mil once.

**"POR LA SECRETARÍA"**  
LICENCIADO GERARDO RUIZ ESPARZA  
SECRETARIO DE COMUNICACIONES

**"POR EL SAASCAEM"**  
INGENIERO MANUEL ORTIZ GARCÍA  
DIRECTOR GENERAL

**"POR LA CONCESIONARIA"**  
LICENCIADO JOSÉ ANDRÉS DE OTEYZA FERNÁNDEZ  
APODERADO LEGAL

ANEXO DE DEL TÍTULO DE CONCESIÓN PARA LA CONSTRUCCIÓN, EXPLOTACIÓN, OPERACIÓN, CONSERVACIÓN Y MANTENIMIENTO DEL "VIADUCTO ELEVADO" (TARIFAS MÁXIMAS INICIALES)

Al igual que en otras modificaciones realizadas, se prevé no afectar con el ajuste tarifario el Proceso Electoral Federal 2011-2012 en que Peña contendió por la Presidencia de la República, estableciendo que los incrementos tuvieran efecto a partir de 2013, es decir, año y medio después de que se acordara la modificación y una vez que Peña estuviera en la Presidencia.

Año y medio después, en diciembre de 2012, OHL y el Gobierno de Eruviel Ávila acordaron realizar una modificación el Título de Concesión del Circuito Exterior Mexiquense, con el mismo objeto, incrementar las tarifas, en los términos siguientes: entre enero 2013 y enero 2021 (8 años), se podría incrementar hasta en un 6% anual real; lo curioso es que este incremento prevé una excepción para los años 2015 y 2017, años en los que únicamente podrá ser modificada la tarifa en un 4%. Al igual que en el resto de las modificaciones realizadas, la única justificación es garantizar que OHL pueda recuperar su inversión.

**G. Conclusión**

A partir de los elementos expuestos anteriormente, podemos establecer que contamos con indicios que concatenados lógicamente entre sí nos conducen a la conclusión de que existe un mecanismo de corrupción transexenal vigente en el Estado de México, que ha permitido la generación y flujo de más de 100 mil millones de pesos durante los últimos 14 años –en efectivo y activos que se cotizan en la Bolsa Mexicana de Valores– entre los gobiernos del Estado de México –encabezados por Arturo Montiel Rojas, Enrique Peña Nieto y Eruviel Ávila– y OHL México, a través del otorgamiento de las concesiones del Circuito Exterior Mexiquense y el Viaducto Bicentenario, dados los hechos siguientes:

#### **A. La Concesión del Circuito Exterior Mexiquense fue pactada ilegalmente**

Hoy sabemos que: i) el Gobierno de Montiel pactó con OHL México los términos en que se emitiría la convocatoria a la licitación, una licitación a modo para la empresa española; ii) que fue la empresa española quien asumió el costo de la realización del estudio utilizado para inflar el aforo de vehículos para la licitación e impedir con ello que otras empresas compitieran; iii) que como resultado de haber inflado el aforo de los vehículos a través del estudio realizado por Cal y Mayor y Asociados S.C. ningún competidor presentó propuesta y el proyecto fue adjudicado a OHL y; iv) el Gobierno del Estado de México incumplió con la obligación de emitir un dictamen del fallo a favor de OHL México, en que se fundara y motivara debidamente la adjudicación del proyecto carretero que a decir de OHL.

Desde su origen la concesión del Circuito Exterior Mexiquense ha sido contraria al interés general e ilegal, es producto de la corrupción y de la utilización de los bienes nacionales en detrimento del bienestar social.

#### **B. El monto de la inversión se ha incrementado de forma inexplicable**

La ilegalidad en el otorgamiento y manejo de las concesiones del Circuito Exterior Mexiquense y el Viaducto Bicentenario, ha permitido que OHL señale que a 2016 tiene una inversión pendiente a recuperar de 86 mil 652 millones de pesos, sin considerar que han obtenido por concepto de peaje en el periodo comprendido de 2005 a 2016 más de 21 mil 288 millones 530 mil pesos. Un monto total superior a los 107 mil millones de pesos.

Lo que es peor aún, no queda claro si a ese monto se sumarán los ingresos que OHL tendrá por concepto de peaje durante los años que restan de la vigencia de las concesiones, que son una cifra inverosímil: más de 130 mil millones de pesos. De sumarse, OHL México podría obtener más de 237 mil millones de pesos por una inversión que inicialmente era cercana a los 9 mil 500 millones.

### C. La CNBV ha sancionado a OHL México y Deloitte por su actuar ilegal

En 2016, la CNBV en aras de mantener y fomentar que el sistema financiero en su conjunto tenga un desarrollo sano y equilibrado impuso a OHL México sanciones que en su conjunto representan una multa superior a los 71 millones de pesos al determinar, entre otras cuestiones, porque la empresa española ha realizado de manera inadecuada el registro de la “rentabilidad garantizada” relacionada con las concesiones del Circuito Exterior Mexiquense y el Viaducto Bicentenario.

En otras palabras, la CNBV sancionó a OHL porque ha informado a la BMV que tiene derecho a recibir por parte del Gobierno del Estado de México el monto correspondiente a la recuperación de la inversión que realizó en ambas concesiones más su tasa fija de retorno anual a 2016 que corresponden a un monto de más de 86 mil 652 millones de pesos.

OHL no sólo ha recibido más de 21 mil millones de pesos –con lo que habría recuperado dos veces la inversión inicial calculada para las concesiones– por el cobro de las cuotas de peaje que pagamos las mexicanas y mexicanos, sino que pretende obtener por parte del Gobierno del Estado de México 86 mil 652 millones más.

Lo que es más grave no es que la empresa española ha mentido ante la BMV afectando al sistema financiero mexicano en su conjunto y directamente a los inversionistas, sino que el Gobierno del Estado de México ha omitido aclarar: i) por qué existe una diferencia entre el monto de la inversión a recuperar registrado por OHL México ante el SAASCAEM y dado a conocer en sus informes, y el monto que informa en sus estados financieros para cotizar en la BMV; ii) efectivamente el monto a recuperar por la empresa española a 2016 por ambas concesiones es de 86 mil 652 millones y; iii) en términos del seguimiento y vigilancia del cumplimiento de las concesiones referidas, ese monto constituye “rentabilidad garantizada” como lo sostuvo OHL México en sus estados financieros y, en consecuencia, el Gobierno del Estado de México está obligado a pagárselo y no puede evadirse de dicha responsabilidad.

### D. Obra civil incompleta

Las inconsistencias relacionadas con el crecimiento inexplicable de la inversión realizada (monto de sobreinversión) y el monto de dicha inversión que está pendiente de recuperar por OHL, resultan más graves ante el hecho concreto de que sólo se construyó cerca del 70% de la obra civil establecida en el otorgamiento de ambas concesiones.

Lo anterior, no obstante que a la fecha de presentación de esta queja no existen modificaciones a los Proyectos Ejecutivos de las concesiones del Circuito Exterior Mexiquense y el Viaducto Bicentenario relativas a modificaciones a la obra civil, ni se ha hecho pública información relativa al inicio de los trabajos para la conclusión de las obras.

#### **E. Ampliación injustificada del plazo de la concesión del Circuito Exterior Mexiquense**

En el caso de la concesión del Circuito Exterior Mexiquense, las irregularidades, no sólo atienden a los procesos de licitación y adjudicación, el crecimiento injustificado, ilegal y desproporcionado de los montos asociados a la inversión a recuperar por parte de OHL y el incumplimiento de la obra civil, sino que también se ha implementado un mecanismo que ha permitido a través de diversas modificaciones al Título de Concesión –acordadas por las tres administraciones del Gobierno del Estado de México y OHL México– incrementar los años de su vigencia.

En tan sólo 9 años, teniendo como única justificación garantizarle a OHL recuperar su inversión –cuyo monto creció de forma inexplicable como ya hemos expuesto–, se le otorga a la empresa española el beneficio de operar 18 años más la concesión, es decir, hasta el 2051. Esto, se traduce no sólo en multiplicar sus recursos provenientes del pago del peaje, sino en el incremento de sus ganancias por concepto de la tasa de retorno fija del 10% real anual prevista durante la vigencia de la concesión.

Por último, cabe señalar que, en términos de las modificaciones ya referidas y de acuerdo con el Informe Anual 2016 de la empresa española, la concesión terminará en 2051; sin embargo, de cumplirse lo pactado a través del Acuerdo 01/2009 se podría ampliar la vigencia de la concesión en un plazo de 3 años contados a partir de la fecha en que se determine su conclusión forma. De ser así, OHL podría operar el Circuito Exterior Mexiquense hasta el año 2054, lo que significaría una vigencia total de 51 años (a menos que se amplíe nuevamente el plazo).

#### **F. Incremento del costo máximo de las tarifas**

Los Títulos de Concesión del Circuito Exterior Mexiquense y el Viaducto Bicentenario preveían tarifas iniciales máximas en función de cada tipo de vehículo, así como su ajuste anual con base en el INPC, precisando que, si de forma anticipada se registraba un incremento mayor del 5% acumulado a partir del último ajuste, OHL podía ajustar la tarifa informando al Gobierno del Estado de México, quien en todo momento podía subsidiar el pago de las tarifas.



Sin ajustarse estrictamente a lo previsto en las concesiones y, a pesar de los incrementos sin justificación que se habían realizado al monto de inversión, en mayo de 2011 se realizó una modificación al Título de Concesión del Viaducto Bicentenario mediante el Acuerdo 01/2011 en que se estableció incrementar las tarifas máximas iniciales del peaje en 25% real para los años, 2013, 2014, 2015 y 2016 de forma independiente a los incrementos ordinarios ya previstos en el Título de Concesión.

Año y medio después, en diciembre de 2012, OHL y el Gobierno de Eruviel Ávila acordaron realizar una modificación el Título de Concesión del Circuito Exterior Mexiquense, con el mismo objeto, incrementar las tarifas, en los términos siguientes: entre enero 2013 y enero 2021 (8 años), se podría incrementar hasta en un 6% anual real. Al igual que en el resto de las modificaciones realizadas, la única justificación es garantizar que OHL pueda recuperar su inversión.

#### **Hecho 4. El mecanismo de corrupción del Estado de México es cíclico y tiene fines electorales**

Como hemos señalado el mecanismo de corrupción transexenal implementado por las tres últimas gestiones del PRI, a través de los gobiernos de Arturo Montiel Rojas (periodo 199-2005), Enrique Peña Nieto (2005-2011) y Eruviel Ávila Villegas (periodo 2011-2017) es cíclico y sus repeticiones están asociadas a los periodos de competencia político-electoral de las elecciones locales del Estado de México y los procesos electorales federales. Este mecanismo de corrupción transexenal es cíclico, en razón de los elementos siguientes:

- i) el medio utilizado, es decir, a través de la simulación de procesos que conllevan la convocatoria a una licitación, la adjudicación del proyecto y, subsecuentemente, un proceso de modificaciones que conllevan la modificación de los términos en que fue realizada la convocatoria y el incumplimiento del propio título de concesión otorgado;
- ii) su objeto material, dar apariencia legal a hechos que son producto de la corrupción y la probable comisión de faltas administrativas y delitos;
- iii) sus operadores, por parte del Gobierno del Estado de México el Gobernador y quienes fungen como Secretarios de Comunicaciones o Infraestructura y como Directores Generales del SAASCAEM en el marco de la operación del mecanismo de corrupción y, por parte de OHL México, quienes ostentan la representación de la empresa para efectos de la operación de las concesiones;

iv) su consecuencia material, la generación y flujo de miles de millones de pesos, en efectivo y a través de acciones que se cotizan en la Bolsa Mexicana de Valores que permite, por un lado, el enriquecimiento ilícito de los empresarios de OHL México y, por el otro, que el Gobierno del Estado de México, primordialmente, a través de sus gobernadores y el PRI obtengan recursos ilimitados tanto para el enriquecimiento personal como para efectos de operación político electoral en el país;

iv) los periodos en que se implementa, dado que tanto la suscripción de los títulos de concesión como las diversas modificaciones que se realizan a éstos guardan relación con los periodos de preparación para la competencia electoral, el desarrollo y celebración propia de las elecciones y las etapas post-electorales y;

vi) su fin último, mantener al PRI en el poder tanto en el Estado de México como en la Presidencia, mediante la utilización de los recursos ilícitos que provienen de la implementación del mecanismo de corrupción, esta permanencia en el poder también permite garantizar impunidad para quienes han operado el mecanismo de corrupción.

Este mecanismo de corrupción transexenal cíclico conlleva necesariamente que el Gobernador del Estado de México que sale operó, entre otras cuestiones, para obtener recursos ilimitados que garanticen al PRI mantenerse en el poder. De modo tal que, el Gobernador entrante debe replicar este mecanismo no sólo para asegurarle al próximo contendiente las mismas condiciones, sino para retribuir al Gobernador saliente la operación política realizada y garantizar la obtención de recursos ilimitados e impunidad en la entidad.

Como hemos expuesto, la corrupción en el ejercicio público que conlleva la participación de actores ajenos al ámbito público, en este caso, los empresarios ligados al Grupo OHL México, es en doble vía: el enriquecimiento de los empresarios ligados a OHL México y la obtención de recursos ilimitados para los Gobernadores y su partido político: el PRI.

Ahora bien, para efecto de evidenciar que estamos ante un mecanismo de corrupción cíclico con fines electoral, daremos cuenta de la forma en que se ha repetido y la relación que guarda este hecho con los operadores involucrados y los momentos de preparación de la competencia electoral, del desarrollo de las elecciones y, finalmente, de la etapa post-electoral.

**Ciclo 1: elecciones 2002-2003**



#### *Acuerdo previo entre Montiel y OHL*

Precisamente, en el marco de la organización del Proceso Electoral Federal en que se renovaría la integración de la Cámara de Diputados del Congreso de la Unión y el Proceso Electoral Local del Estado de México en que se elegiría a los y las nuevas integrantes del Poder Legislativo del Estado de México y titulares de los Ayuntamientos, se llevan a cabo los preparativos para la licitación del Circuito Exterior Mexiquense y la adjudicación de dicha concesión a Concesionaria Mexiquense S.A. de C.V., filial de OHL México. Estamos hablando de las primeras elecciones después de la derrota del PRI en la elección del 2000 que le hiciera perder por primera vez la Presidencia de la República de México.

En mayo de 2002 el gobernador del Estado de México Arturo Montiel visitó España, para entrevistarse con empresarios de OHL, su director Juan Miguel Villar Mir le había invitado en busca de “establecer conjuntamente los criterios para la ejecución inmediata de proyectos de desarrollo para el Estado de México”.

El verdadero objeto de la visita a Madrid fue acordar los términos de la licitación de lo que hoy conocemos como el Circuito Exterior Mexiquense. Como hemos señalado (Apartado A del Hecho número 2) las irregularidades en el proceso de licitación y adjudicación del Circuito Exterior Mexiquense fueron evidenciadas por tres sucesos: el objeto del viaje de Arturo Montiel a España, las declaraciones de Cal y Mayor y Asociados S.C., y las declaraciones realizadas por Gabriel Núñez Director General Económico-Financiero de OHL Concesiones en Madrid.

#### *Otorgamiento de la concesión del Circuito Exterior Mexiquense a OHL México*

Hoy sabemos que: i) el Gobierno de Montiel pactó con OHL México los términos en que se emitiría la convocatoria a la licitación, una licitación a modo para la empresa española; ii) que fue la empresa española quien asumió el costo de la realización del estudio utilizado para inflar el aforo de vehículos para la licitación e impedir con ello que otras empresas compitieran; iii) que como resultado de haber inflado el aforo de los vehículos a través del estudio realizado por Cal y Mayor y Asociados S.C. ningún competidor presentó propuesta y el proyecto fue adjudicado a OHL y; iv) el Gobierno del Estado de México incumplió con la obligación de emitir un dictamen del fallo a favor de OHL México, en que se fundara y motivara debidamente la adjudicación del proyecto carretero que a decir de OHL.

Así con el título de concesión otorgado por el Gobierno del Estado de México a OHL México para la construcción y operación del Circuito Exterior Mexiquense el 31 de enero de 2003 comienza el primer ciclo de este mecanismo de corrupción. El primer acuerdo entre el Gobierno del Estado de México y OHL es impulsado por un gobierno que en tan sólo tres años había incrementado la deuda pública del Estado de México en 40%, en medio de la organización de las elecciones, y a unos meses de que arrancara el periodo de campañas de las elecciones intermedias de 2003.

Después de los resultados electorales del 2000, el ex Gobernador Arturo Montiel necesitaba afianzarse en el congreso local y ofrecer apoyo para la elección intermedia federal, esas elecciones eran no sólo la antesala de la próxima elección de Gobernador, sino de la aspiración presidencial de Montiel fijada en el 2006.

El Circuito Exterior Mexiquense, representan los cimientos de una compleja red de corrupción para hacer del erario público del Estado de México una fuente inagotable de recursos que permita perpetuar al PRI en el poder. A partir de 2003, año en que el Gobierno del Estado de México otorgó a OHL México el título de la Concesión del Circuito Exterior Mexiquense, ambos, han pactado los ajustes necesarios para permitir que el monto de la inversión se incremente y se amplíe el plazo, es decir, que la concesión siga vigente.

#### *Primera Modificación al Título de Concesión del Circuito Exterior Mexiquense*

Al poco tiempo comenzaron a realizarse ajustes para favorecer a OHL México. El 16 de julio de 2004, se realiza la Primera Modificación con el objeto de: i) amparar a las instituciones financieras "en caso de la terminación anticipada de la Concesión antes de la total liquidación de los créditos o financiamientos" para que los derechos al cobro del peaje se sigan pagando por medio del fideicomiso. Lo anterior, por presunto requerimiento de las instituciones financieras y; ii) asegurar que en dicho caso de terminación anticipada de la concesión los recursos recibidos por la explotación sigan siendo "enterados al o los fideicomisos que, en su caso, se constituyan para cubrir la recuperación de los recursos aplicados por "LA CONCESIONARIA", incluyendo los compromisos financieros asumidos".

Apenas iniciaban los trabajos y el Gobierno del Estado de México ya había buscado la forma de garantizarle a OHL México las mejores condiciones para recuperar una inversión que aún no realizaba. Ambas partes sabían que el monto de la inversión se incrementaría gradual y exponencialmente, por ello, era necesario preparar el camino.

Esta modificación fue avalada: por parte del Gobierno de Arturo Montiel, por Emilio Gil Valdivia, Subsecretario de Infraestructura Carretera, Vial y de Comunicaciones de la Secretaría de Comunicaciones del Estado de México y Gabriel Betancourt Garciamoreno, Director General del SAASCAEM; y Juan Miguel Villar Mir, Representante legal de la concesionaria conformada por OHL México.

*Ciclo 2: elecciones 2005-2006*

*Segunda Modificación al Título de Concesión del Circuito Exterior Mexiquense*

La segunda modificación se da nuevamente ligada a un momento electoral, ahora tras la celebración de las elecciones intermedias en que se renovó la integración de la Cámara de Diputados del Congreso de la Unión y a siete días de que Enrique Peña Nieto tomara posesión como Gobernador del Estado de México, el 9 de septiembre de 2005.

Las modificaciones se realizan dos meses antes de que entrara el servicio la Fase I del Circuito Exterior Mexiquense (noviembre de 2005), cuyo presupuesto de obra civil se ajusta mediante esta modificación (que consta de 52 kilómetros).<sup>5</sup>

Llama atención que se hayan realizado ajustes al presupuesto de la Fase I cuando estaba a dos meses de ser concluida y entrar en operación, particularmente, si partimos del hecho de que la construcción de la misma dio inicio a finales de 2003. Ello implicaría el hecho de que OHL México trabajó sobre las modificaciones al trazo y proyecto técnico que le generaron costos adicionales, sin contar con la autorización del Gobierno del Estado de México. Lo anterior es más grave aún si advertimos que el ajuste realizado implicó un incremento de más de 556 millones de pesos al presupuesto de la obra civil.

Esta modificación fue avalada: por parte del Gobierno de Arturo Montiel, por Emilio Gil Valdivia, Subsecretario de Infraestructura Carretera, Vial y de Comunicaciones de la Secretaría de Comunicaciones del Estado de México y Gabriel Betancourt Garciamoreno, Director General del SAASCAEM; y por José Andrés de Oteyza Fernández, Presidente de OHL.

---

<sup>5</sup> Con motivo de lo siguiente: 1) las modificaciones que el SAASCAEM autorizó al trazo de la Fase I; 2) la aplicación de recursos para lograr la liberación del derecho de vía; 3) las modificaciones al proyecto técnico que contemplan volúmenes de obra y cruces adicionales y; 4) diversas estructuras.

A partir de este momento, que coincide con la llegada de Enrique Peña Nieto a la Gobernatura, será José Andrés de Oteyza Fernández quien operará con el gobierno de la entidad todas las modificaciones a esta concesión y suscribirá nuevas concesiones.

Ciclo 3: rumbo a la elección Presidencial de 2012 y la renovación de la Gobernatura del Estado de México

El Gobierno de Enrique Peña Nieto con su contraparte José Andrés de Oteyza Fernández no sólo autorizó tres modificaciones al Título de Concesión del Circuito Exterior Mexiquense que se tradujeron, en todos los casos, en beneficios directos e injustificados para OHL México, sino que le otorgó una nueva concesión a la empresa española: el Viaducto Bicentenario –que también modificó en 2011 para seguir ampliando los beneficios–. Fue el gobierno de Enrique Peña Nieto el que permitió que OHL México pudiera comenzar a cotizar en la Bolsa Mexicana de Valores precisamente con acciones asociadas a estas dos concesiones.

Como hemos expuesto en el marco de su participación en la Bolsa Mexicana de Valores OHL ha sostenido tener un monto de inversión pendiente de recuperar a través del pago futuro de peaje por un monto mayor a los 86 mil quinientos millones de pesos. Monto que OHL considera rentabilidad garantizada a cargo del Gobierno del Estado de México, y materialmente, de las mexicanas y mexicanos.

#### *Tercera Modificación al Título de Concesión del Circuito Exterior Mexiquense*

El 15 de junio de 2007, se realiza la Tercera Modificación que sustantivamente se traduce en:

- 1) ampliar el plazo de la vigencia de la concesión por 4 años, lo que significó incrementar la operación de OHL a 34 años, y se traduce también en incrementar las ganancias por concepto de cobro de peaje;
- 2) prever nuevas causales para posibilitar la ampliación del tiempo de concesión otorgado inicialmente a OHL;
- 3) modificar los costos de la inversión de la obra civil (Fases II y III) sin motivación o presentación de diagnósticos que justificaran y visibilizaran la necesidad de dichos ajustes, las modificaciones significaron un incremento de inversión por parte de OHL de más de mil 445 millones de pesos para la Fase II y 347 millones respecto de la Fase III, es decir, un

total de 1,792 millones de pesos que representa un incremento de cerca del 32% del costo total inicial con que se le adjudicó el proyecto;

4) se reconoció un incremento de costos para la liberación del derecho de vía y;

5) teniendo como única motivación una reunión celebrada entre la Secretaría de Comunicaciones del Estado de México con Ruíz Esparza a la cabeza y OHL, se agrega al Título de Concesión la realización de dos obras que parecen no tener relación alguna con el objeto inicial de la concesión –la construcción, operación, mantenimiento y supervisión del Circuito Exterior Mexiquense–, nos referimos a:

- Primero: la remodelación del Camellón Central del Periférico Oriente –incluyendo remozamiento del área jardinada, iluminación y el drenaje pluvial, en el entendido de que dicha obra adicional tendría un costo de hasta 100 millones de pesos.
- Segundo: la construcción de obras en la Vialidad Metropolitana (Vía Mexiquense) “de conformidad con los alcances que le determine la Secretaría” y, en este caso, previendo que la obra debía tener como máximo un costo de construcción de hasta 500 millones de pesos.

En su conjunto, las modificaciones realizadas en junio de 2007 por el gobierno de Peña Nieto conllevan el reconocimiento de un incremento ya considerable en la inversión de OHL por un monto de 2 mil 392 millones de pesos, que representa más del 36% del costo inicial total del Circuito que correspondía a 6 mil 628 millones de pesos (incluyendo el costo de la obra civil y la liberación del derecho de vía, previstas originalmente en el Título de concesión). A consecuencia de lo anterior, y dado que las ganancias anuales de una tasa fija de 10% para OHL México son respecto de la inversión, éstas se incrementaron en tan sólo cinco años un 36% más de lo previsto en 2002.

Finalmente, si tomamos en cuenta que a través de la segunda modificación la inversión inicial ya se había incrementado en 556 millones, en tan sólo 2 años (de 2005 a 2007) los empresarios hispano-mexicanos y los gobiernos del Grupo Atlacomulco (Montiel y Peña) incrementaron la inversión de esta obra a 2 mil 948 millones, es decir, casi en un 45%.

La cifra en sí misma es alarmante, pero cobra mayor relevancia si advertimos un hecho: gran parte de este monto está asociado a ajustes en las Fases II y III, cuyo inicio de operaciones sería hasta los años de 2010 y 2011, es decir, cuatro años después de su autorización.

Los nuevos términos de la concesión fueron autorizados por: el Gobierno de Enrique Peña Nieto, a través de Gerardo Ruiz Esparza como Secretario de Comunicaciones y Manuel Ortiz García como Director General del SAASCAEM y por parte de OHL por José Andrés de Oteyza Fernández, en este caso, como Presidente del Consejo de Administración de la concesionaria.

Como sabemos, Ruiz Esparza acompañará a Peña a la Presidencia y se convertirá en Secretario de Comunicaciones y Transportes, cargo que desempeña actualmente. Es precisamente en ejercicio de esa función pública que Ruiz Esparza se convirtió en uno de los personajes principales de los audio-escándalos dados a conocer en el año 2015, en los que se ventila públicamente la corrupción operada entre el Gobierno federal y OHL México, a través del otorgamiento de concesiones.

Es decir, Ruiz Esparza operó este mecanismo de corrupción para Enrique Peña Nieto en el Estado de México y siguió haciéndolo a nivel federal. De igual forma, los audios revelan que el pacto establecido por Enrique Peña Nieto y José Andrés de Oteyza Fernández en el Estado de México se llevó a la Presidencia, ahora para operar concesiones otorgadas a nivel federal.

Basta dar cuenta en términos generales de lo que revelan los audios para evidenciar el papel de Ruiz Esparza y de José de Andrés:

Fecha de las conversaciones: 6 y 7 de abril de 2015

<https://m.youtube.com/watch?v=ncuDHfgJVZ0>

Personajes:

José Andrés de Oteyza, Presidente del Consejo de Administración de OHL México.

Gerardo Ruiz Esparza, Secretario de Comunicaciones y Transportes del Gobierno Federal.

Pablo Wallentin Cawford, representante de OHL en México.

Descripción de los audios: Audio 1. Conversación entre Gerardo Ruiz Esparza y Pablo Wallentin relativa a las modificaciones al proyecto del Circuito Exterior Mexiquense y contratos relacionados con éste y; Audio 2. Conversación entre Pablo Wallentin y José Andrés de Oteyza en la que señalan que estando reunido José de Andrés de Oteyza y Ruiz Esparza con el presidente Enrique Peña Nieto, éste se altera visiblemente cuando abordan el tema de la situación de la concesión del Circuito Exterior Mexiquense.

Fecha de las conversaciones: 8 de octubre 2014 y 9 de febrero del 2015

[https://m.youtube.com/watch?v=8q717\\_tR2U](https://m.youtube.com/watch?v=8q717_tR2U)

Personajes:

Gerardo Ruiz Esparza, Secretario de Comunicaciones y Transportes del Gobierno Federal

José Andrés de Oteyza, Presidente del Consejo de Administración de OHL México.

Pablo Wallentin Crawford, representante de OHL en México.

Jesús Campos López, Director Técnico de OHL México.

Descripción de los audios: Audio 1. Llamada del 8 octubre de 2014 entre José Andrés de Oteyza y Gerardo Ruiz Esparza, en ella no se abordan temas relacionados con la concesión, pero se advierte una relación cercana entre los personajes y; Audio 2. Llamada del 9 de febrero de 2015 entre Pablo Wallentin y José Andrés de Oteyza, quien señala que después de reunirse con Carlos Bussey (Director General de Desarrollo Carretero de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes del Gobierno Federal a cargo de Ruiz Esparza) logró conseguir los lineamientos para dos proyectos que se iban a licitar, esto, cuatro meses antes de que se hicieran públicos (Segundo piso La Raza-Indios Verdes y otro proyecto en Ciudad del Carmen).

*Cuarta Modificación al Título de Concesión del Circuito Exterior Mexiquense*

El 1 de octubre de 2007, a tan sólo cuatro meses de que se realizara la última modificación, nuevamente se hicieron ajustes al Título de Concesión del Circuito Exterior Mexiquense. El objeto era muy claro, mejorar las condiciones de OHL para acceder a nuevos flujos de recursos, ello, sin diagnóstico alguno que evidenciara que OHL tenía la necesidad de obtener más recursos para cumplir con las obligaciones contraídas en la concesión y obviando que para efecto del otorgamiento de la concesión se debió acreditar la capacidad económica de OHL, tan es así que se solicitan garantías que avalen esta condición.

Así, sin motivación para dotar de certeza, transparencia y legalidad modificaciones con un impacto importante, el gobierno de Peña Nieto otorgó, en concreto, a OHL el derecho de:

- 1) hacer ajustes a sus derechos de cobro de peaje sin previa autorización del Gobierno del Estado de México;

2) pedir crédito a los bancos ofreciendo como garantía de pago el derecho que tiene de cobro de peaje en el Circuito Exterior Mexiquense<sup>6</sup> y;

3) que los ajustes que haga unilateralmente a sus derechos de cobro de peaje subsistirán si la Concesión se termina de forma anticipada, para garantizar que recupere tanto su inversión total como su tasa de retorno del 10% anual.

Esta modificación se da dos años después de concluida la Fase I del Circuito Exterior Mexiquense (noviembre 2005) que constó de 52 kilómetros, y cuatro años antes de que OHL inaugurara el último tramo de la Fase III con el que se alcanzó el total de los 110 kilómetros de vías de cuota que el Circuito tiene en operación al día de hoy, ello, de acuerdo con la información proporcionada en OHL en su página de internet. De lo anterior, lo único que puede advertirse es que los nuevos beneficios para OHL se dan durante el periodo en que se encuentra construyendo la Fase II y III del proyecto, pero no existe diagnóstico, estudio o argumentación que sustente la necesidad de mayores recursos.

Se repiten los personajes, los nuevos beneficios para OHL México fueron avalador por: el Gobierno de Enrique Peña Nieto, a través de Gerardo Ruiz Esparza como Secretario de Comunicaciones y Manuel Ortiz García como Director General del SAASCAEM y por parte de OHL por José Andrés de Oteyza Fernández, en este caso, como Presidente del Consejo de Administración y Representante Legal de la concesionaria.

#### *Otorgamiento de la concesión del Viaducto Bicentenario a OHL México*

A la par de la Cuarta Modificación antes referida, en octubre de 2007, el gobierno de Enrique Peña Nieto publicó las Bases para la Licitación de un nuevo proyecto carretero: el Viaducto Bicentenario.

---

<sup>6</sup> Ello, teniendo como argumento único que en diversas reuniones entre la Secretaría de Comunicaciones del Estado de México, el SAASCAEM y OHL “se llegó a la decisión de modificar la Condición Décima del Título, a efecto de permitir que [OHL] disponga de una mayor diversidad de opciones para la obtención de recursos adicionales y necesarios para la ejecución de las inversiones requeridas”, se favoreció que nuevos flujos de recursos llegaran a OHL estableciendo que la empresa española “podrá afectar en Fideicomiso sus derechos al cobro sobre las cuotas de peaje (...), así como constituir garantías sobre éstos en favor de una institución financiera acreditante, en contratos de préstamo requeridos como garantía de pago, a fin de obtener financiamientos o refinanciamientos en condiciones de mercado destinados al cumplimiento de la Concesión”.

Aunado a lo anterior, se prevé que “La afectación de los derechos al cobro de peaje al o a los fideicomisos (...) para la ejecución de las inversiones asumidas por [OHL] con cargo al SISTEMA, incluyendo cualquier financiamientos (sic) que se realicen durante la vigencia del Título de Concesión subsistirá aun en caso de terminación anticipada de la Concesión (...), a fin de asegurar la recuperación de la inversión total más la tasa interna de retorno prevista en la condición Tercera... [tasa interna de retorno fija del 10.0% real anual]”.



Siete meses después, el 17 de mayo de 2008, se otorgó el Título de concesión a OHL México, cuyo crecimiento injustificado del monto de inversión e incumplimiento de obra civil ya han sido expuestos en los apartados A y D del hecho 2.

El otorgamiento de esta concesión fue suscrito por: el Gobierno de Enrique Peña Nieto, a través de Gerardo Ruiz Esparza como Secretario de Comunicaciones y Manuel Ortiz García como Director General del SAASCAEM y por parte de OHL por José Andrés de Oteyza Fernández, ahora en su papel de Apoderado de Viaducto Bicentenario S.A. de C.V., constituida por OHL.

*Acuerdo 01/2009 relativo al Título de Concesión del Circuito Exterior Mexiquense*

A dos años de la última modificación al Título de Concesión del Circuito Exterior Mexiquense (octubre de 2007), y tras la celebración de las elecciones intermedias federal – en que se renovó la Cámara de Diputados del congreso de la Unión– y local –en que fueron electos diputados locales y titulares de los Ayuntamientos–, el 7 de agosto de 2009, a través de un mecanismo diverso a las modificaciones, el Gobierno del Estado de México y OHL suscriben el Acuerdo A 01/2009.

Estableciendo como única motivación el hecho de que el Gobierno del Estado de México “requiere contar con maquinaria especializada para la gestión del tráfico, así como realizar diversas obras, para cuyo efecto [OHL] se encuentra en posibilidad de otorgar al Gobierno del Estado de México una contraprestación adicional por la suma de \$850’000,000.00 (...), cantidad que será reconocida por “LA SECRETARÍA” como parte de su inversión” se acordó modificar los términos de la concesión del Circuito Exterior Mexiquense.

En el Acuerdo se establece que OHL “se obliga a la adquisición de maquinaria especializada para la gestión del tráfico por hasta \$500’000,000.00 (...) y a realizar obras adicionales por hasta \$350’000,000.00 (...), obras que serán definidas por la “LA SECRETARÍA” en los seis meses siguientes a la firma” del Acuerdo.

Derivado de lo anterior, se reconoce una sobreinversión de OHL y, en consecuencia, la actualización de lo previsto en la Condición Primera del Título, relativa a que debe ofrecerse el plazo necesario para que recupere su inversión con el rendimiento convenido, así se amplía la vigencia de la concesión en un plazo de tres años -tomando como base las corridas financieras– contados a partir de la fecha en que se determine su conclusión formal.



Es decir, OHL incrementa su inversión y, en consecuencia, las ganancias que recibirá por concepto de tasa de retorno del 10% anual:

1) Sin que la adquisición de la maquinaria derive de los resultados de un diagnóstico o estudio técnico que concluya que la misma es indispensable para la gestión del tráfico del Circuito Exterior Mexiquense –ello, considerando que las Bases de la Licitación para dicho proyecto no contemplaban la adquisición de éstas como parte de la inversión a realizar por parte de la concesionaria que resultara ganadora– y, en función de ello, se precisen las características de la maquinaria requerida para cumplir este objeto.

Lo turbio no se limita al hecho de la omisión de un diagnóstico que validara la necesidad de adquirir las máquinas, sino al por qué de su adquisición, basta señalar que:

- Primero, las máquinas no estaban consideradas en el proyecto del Circuito Exterior Mexiquense, sino en el relativo al Viaducto Bicentenario en el que la empresa que resultara ganadora de adjudicación se comprometía a adquirir maquinaria que ayudaría a cumplir con el objetivo de hacer reversible uno de los carriles del viaducto para facilitar el flujo vehicular en horas pico:

monto total y por ramos previstos para la operación de la obra hasta el término de la concesión.

En la proposición se deberán desglosar los siguientes aspectos:

- a.- Costo de la ejecución de la obra, sin IVA y sin incluir costo de financiamiento.
- b.- Costo y gasto del financiamiento.
- c.- Costos de operación y mantenimiento detallado y por partida.
- d.- Tarifas propuestas.

Asimismo, a ésta Carta de Proposición el Licitante deberá anexar como apéndice el o los documentos que contengan el desarrollo de los siguientes conceptos de planeación y logística obligatorios, previos y durante la construcción de la obra:

- La estructuración del Viaducto Elevado concebido con una arquitectura moderna y compatible con el entorno, debiendo prevalecer el empleo de elementos prefabricados y/o precolados que permitan una rapidez en la construcción y montaje del propio Viaducto, sus obras complementarias y las obras inducidas. El constructor deberá prever el dimensionamiento más conveniente de estos elementos para su práctico almacenaje, transporte y facilidad de montaje por la vía del Periférico Norte.
- Los procedimientos constructivos que se emplearán en la obra para evitar, en lo posible la obstrucción de los actuales carriles de tráfico del Periférico Norte, considerando que el programa de obra deberá desarrollarse principalmente en horarios nocturnos comprendidos de las 23:00 hrs. a las 5:00 hrs. del día siguiente con excepción de la noche del viernes y madrugada del sábado, donde se establecerá una logística de circulación particular pudiéndose emplear carriles en contravía.
- Debido al inicio de la construcción y como parte del Proyecto en su primera etapa, la adquisición y puesta en operación de dos unidades vehiculares "removedoras de barrera intercarriles", incluidas dichas barreras (semejantes a las mostradas en el video proporcionado con las Bases de Licitación) que permitan manipular el sentido de circulación vehicular en carriles de contravía durante la construcción.
- En su caso, la mejora mediante alguna alternativa al planteamiento original de estructuración que sustituya al concepto de "Viaducto Elevado" y que demuestre ser una solución más eficiente desde el punto de vista técnico-económico acortando plazos de construcción inclusive, así como el planteamiento que incrementa los alcances de la denominada 1ª etapa de construcción.

3. **Garantía de Seriedad** de la proposición que satisfaga los requisitos indicados en las presentes bases de licitación.

4.- **Programa financiero** para la ejecución del Proyecto, tanto para la Primera Etapa como para las subsecuentes, considerando el plazo propuesto.

- Estas máquinas de control de tránsito son fabricadas por la empresa estadounidense Barrier Systems Inc. La cual no cuenta con filiales o subsidiarias oficiales en México, sin embargo, OHL reportó haberlas comprado a la empresa "Operadora Barrier Systems de México S.A de C.V." a un costo de 485.4 millones de pesos, que corresponde a más del doble del monto que ofrece el fabricante de Estados Unidos que es de 240 millones de pesos.

Si la adquisición en sí misma a este monto resulta cuestionable, el hecho genera más incertidumbre si señalamos que la empresa "Operadora Barrier Systems de México S.A de C.V." fue constituida legalmente seis meses antes de que se firmara el Título de Concesión del Viaducto Bicentenario por Jorge Antonio Huau Rachner, Alberto Chapa García y Arturo San Román Dunne. Este último, hijo de Roberto San Román Widerkehr, que como sabemos es conocido por los contratos y relaciones que ha sostenido con Enrique Peña Nieto, entre otras cosas, por haberle vendido una residencia en el Club de Golf Gran Reserva en Ixtapa de la Sal – como lo publicó The Wall Street Journal– de 5.6 millones de pesos.

- A la adquisición injustificada de las máquinas y el gravoso sobreprecio en que fueron adquiridas por OHL, se suma el hecho de que las máquinas con un costo cercano a los 500 millones de pesos, hoy, se encuentran abandonadas debajo de una sección del Circuito Exterior Mexiquense cercana a Plaza comercial Las Américas en el municipio de Ecatepec, en el Estado de México.



Imagen tomada de: <http://aristeguinoticias.com/0910/mexico/epn-y-los-san-roman-una-amistad-a-costa-del-erario/>

- La suma de estos tres elementos –las máquinas no estaban contempladas en el proyecto, se adquirieron a un sobreprecio inverosímil y no están siendo utilizadas– evidencia que la inversión asociada a estas máquinas cercana a los 500 millones de pesos carece de justificación alguna, en consecuencia, revela que sólo se buscó inflar el costo de la inversión realizada por OHL para que la empresa española incrementará los recursos que debía obtener.

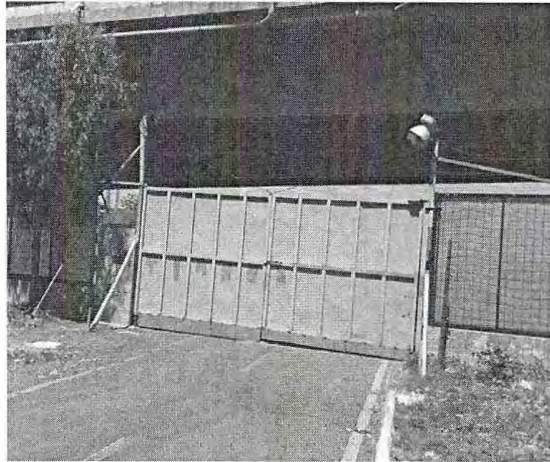


Imagen tomada de: <http://aristeguinoticias.com/0910/mexico/epn-y-los-san-roman-una-amistad-a-costa-del-erario/>

2) Sin precisar en qué consisten las obras que requiere el Gobierno del Estado de México y, en razón de ello, se acredite que guardan relación con el objeto del Título de Concesión del Circuito Exterior Mexiquense para justificar que no se lleve a cabo el proceso para la adjudicación de dicha obra, en términos de lo previsto en ley y; que OHL cumple con los requisitos y experiencia para llevar a cabo las obras requeridas.

No existe razonamiento alguno que alcance para justificar y dar una apariencia legal al hecho de que un gobierno se comprometa a que un concesionario, recupere la inversión de un proyecto cuyo objeto no está definido y, en el mismo sentido ¿cómo puede comprometerse un concesionario a realizar una inversión, por un monto de 350 millones de pesos, para llevar a cabo un proyecto que desconoce?

Si bien, de acuerdo con los términos previstos en el Acuerdo, de forma posterior (dentro de los seis meses posteriores) se conoce que los 350 millones serían destinados a la obra relativa al Monumento Bicentenario de Toluca, a cargo de OHL, en el Acuerdo no existe referencia alguna a éste.

Ahora bien, con independencia de lo anterior, el Monumento en cuestión no guarda relación alguna con el Circuito Exterior Mexiquense, por lo que el Gobierno del Estado de México debió realizar el proceso de adjudicación aplicable por ley de conformidad con el monto involucrado.

Considerando que la sobreinversión derivada de este Acuerdo es de 850 millones de pesos, y que los ajustes realizados entre 2005 y 2007 habían implicado incrementar el costo de la inversión del Circuito Exterior Mexiquense en 2 mil 948 millones de pesos, en tan sólo seis años los empresarios hispano-mexicanos, y los gobiernos del Grupo Atlacomulco, incrementaron el costo del Circuito en 3 mil 798 millones, cifra que equivalen a más del 57% del monto de inversión inicial reconocido (6 mil 628 millones, considerando el monto de la obra civil y la liberación del derecho de vía).

El Acuerdo que avaló este incremento injustificado del monto de la inversión fue autorizado por: el Gobierno de Enrique Peña Nieto, a través de Gerardo Ruiz Esparza como Secretario de Comunicaciones y Manuel Ortiz García como Director General del SAASCAEM y por parte de OHL por José Andrés de Oteyza Fernández, como Representante Legal de Viaducto Bicentenario S.A. de C.V., constituida por OHL.

*OHL México comienza a cotizar en la Bolsa Mexicana de Valores*

El 11 de noviembre de 2010 OHL México empieza a cotizar acciones en la Bolsa Mexicana de Valores únicamente con los activos asociados a las concesiones del Circuito Exterior Mexiquense y el viaducto Bicentenario.<sup>7</sup>

Según su Informe Anual 2010, en la colocación inicial salió con un precio de 25.00 pesos por acción<sup>8</sup>, lo que suponía “una valoración de la compañía, antes de la ampliación de capital, de 28,114 millones de pesos”<sup>9</sup>. La oferta pública inicial consistió en lo siguiente:

- (i) Un tramo primario (ampliación de capital) de 368,225,185 acciones, equivalente al 32.74% del capital preexistente<sup>10</sup>, y
- (ii) Un tramo secundario de 22,197,798 acciones.<sup>11</sup>

Según el informe, los Coordinadores Globales de la operación fueron Credit Suisse y el Banco Santander y los Joint Bookrunners UBS y BBVA-Bancomer, para el tramo internacional y para el tramo local respectivamente.

<sup>7</sup> Informe Anual OHL México 2010, p 27. (evidencia XX).

<sup>8</sup> Al valor a 2010.

<sup>9</sup> Al valor a 2010.

<sup>10</sup> Al valor a 2010.

<sup>11</sup> Al valor a 2010.

OHL México se refirió en su Informe Anual OHL México 2010 a la colocación inicial que hizo en bolsa como a través de la Bolsa Mexicana de Valores como “la mayor operación de salida a bolsa realizada en los últimos diez años [2000-2010] en el mercado de valores mexicano, y la tercera del sector de infraestructuras de transporte a nivel mundial en los últimos cinco años [2005-2010]”<sup>12</sup>.

Con la salida en bolsa, según la página de la página de la Bolsa Mexicana de Valores, ya no sería necesario pedir dinero en el sistema financiero<sup>13</sup>; es decir, podría conseguir dinero líquido sin tener que contraer nuevas deudas.

OHL buscaba la “captación de 700 a 800 millones de dólares”<sup>14</sup> para “seguir desarrollando su área de Concesiones”<sup>15</sup>. Asimismo, la página establece que “su principal reclamo sería la rentabilidad mínima garantizada de algunas de sus mayores carreteras de peaje”.<sup>16</sup>

Como hemos expuesto anteriormente (Apartado C del hecho número 2) la CNBV multó a OHL México con más de 71 millones de pesos por su comportamiento como accionista de la Bolsa Mexicana de Valores al determinar, entre otras cuestiones, que la empresa española ha realizado de manera inadecuada el registro de la “rentabilidad garantizada” relacionada con sus concesiones. Es decir, derivado del hecho de que OHL ha informado a la Bolsa Mexicana de Valores que tiene derecho a recibir por parte del Gobierno del Estado de México el monto correspondiente a la recuperación de la inversión que realizó en ambas concesiones más su tasa fija de retorno anual

#### *Acuerdo 01/2011 del Título de Concesión del Viaducto Bicentenario*

El 25 de mayo de 2011, a pocos días de que se celebrara la elección que llevaría a Eruviel Ávila a la Gubernatura y a tres meses de que Enrique Peña Nieto terminara su mandato, su gobierno acordó de última hora con OHL realizar una modificación al Título de Concesión del Viaducto Bicentenario que dejaría un incremento desproporcionado de ganancias para la empresa. En términos sustantivos, los ajustes se motivaron y tradujeron en:

<sup>12</sup> Informe Anual OHL México 2010, p 27.

<sup>13</sup>Bolsa Mexicana de Valores, Salida a Bolsa OHL, [http://bolsamexicanadevalores.com.mx/salida-a-bolsa-ohl/\(10/05/17\)](http://bolsamexicanadevalores.com.mx/salida-a-bolsa-ohl/(10/05/17)).

<sup>14</sup>Bolsa Mexicana de Valores, Salida a Bolsa OHL, [http://bolsamexicanadevalores.com.mx/salida-a-bolsa-ohl/\(10/05/17\)](http://bolsamexicanadevalores.com.mx/salida-a-bolsa-ohl/(10/05/17)).

<sup>15</sup>Bolsa Mexicana de Valores, Salida a Bolsa OHL, [http://bolsamexicanadevalores.com.mx/salida-a-bolsa-ohl/\(10/05/17\)](http://bolsamexicanadevalores.com.mx/salida-a-bolsa-ohl/(10/05/17)).

<sup>16</sup>Bolsa Mexicana de Valores, Salida a Bolsa OHL, [http://bolsamexicanadevalores.com.mx/salida-a-bolsa-ohl/\(10/05/17\)](http://bolsamexicanadevalores.com.mx/salida-a-bolsa-ohl/(10/05/17)).

1) A solicitud de OHL los directivos del SAASCAEM emitieron dictámenes reconociendo la sobreinversión realizada por OHL partiendo del hecho de que la empresa española en su propuesta de inversión original había previsto el costo de la obra en 5 mil 332 millones de pesos y, una vez realizado el proyecto ejecutivo con todas sus modificaciones se incrementó a 8 mil 98 millones, es decir, se reconoce una sobreinversión de más de 2 mil 766 millones que representa cerca del 52% del monto que señalan fue establecido originalmente.

Más allá de que es difícil entender una sobreinversión que represente más del 50% del monto original de una obra –sobre todo considerando que la longitud de la obra civil ejecutada que es de 22 kilómetros que representan sólo el 68% de la proyectada, de acuerdo con las Bases de la licitación–, existe una inconsistencia entre el monto que en esta modificación se asigna a la primera etapa del Viaducto Bicentenario que es de 5 mil 332 millones de pesos y el monto recocado para esta etapa en el Dictamen Técnico de la adjudicación que es de 3 mil 923 millones de pesos, la diferencia es de más de mil 400 millones de pesos, como se advierte:

Monto de inversión reconocido para la primera etapa en el Dictamen Técnico de adjudicación: \$3'923,147,442.48.

**PRIMERO.** Una vez analizadas y evaluadas las propuestas presentadas, a la luz de los criterios establecidos en las Bases de Licitación, OHL, CONCESIONES MÉXICO, S.A. DE C.V. con su propuesta alternativa 1 y una calificación de 70.50 obtiene el primer lugar, PROMOTORA DEL DESARROLLO DE AMÉRICA LATINA, S.A. DE C.V., con una calificación de 68.65, obtiene el segundo lugar, en tanto que la propuesta presentada por el consorcio formado por CONTROLADORA DE OPERACIONES DE INFRAESTRUCTURA, S.A. DE C.V. Y GRUPO HERMES, misma que obtuvo una calificación de 40.20, se desecha. Atento a lo anterior, resulta ganadora del presente concurso la propuesta alternativa uno presentada por OHL, CONCESIONES MÉXICO, S.A. DE C.V., y que consiste en prolongar la 1ª etapa "Torre-Tepicapa" en 1.5 km, hasta la Fase III del Circuito Exterior Mexiquense y establecer flexibilidad en la circulación por las mañanas, sentido Norte-Sur y por las tardes, sentido Sur-Norte, otorgando mayor conveniencia en la operación vehicular al conectarse con la Fase III del Circuito Exterior Mexiquense y maximiza la operación del Viaducto en su 1ª Etapa al utilizarlo para ambos sentidos de circulación, por adecuarse a los requerimientos formales y técnicos expresados en las bases y haber obtenido la mayor calificación conforme a los criterios establecidos en las Bases de Licitación y en términos de lo que ha quedado asentado en el presente dictamen, que sirve de base para la emisión del foto y que forma parte integrante del mismo, destacando que en cuanto al diseño conceptual y arquitectura de paisaje, presentó la mejor partida arquitectónica, con un concepto contemporáneo, armónico con su entorno, que resalta la arquitectura existente a lo largo del trayecto de la autopista y demuestra funcionalidad tanto en su vía troncal como en sus diferentes distribuciones viales; el procedimiento constructivo propuesto para la ejecución de la obra, está a nivel de las grandes urbes, por lo que se refiere a superestructuras en autopistas urbanas, según se describe en el dictamen, lo que trae como beneficio ventajas en la subestructura e infraestructuras previas de todo el viaducto; entregará la primera etapa en agosto del 2010; oferta una contraprestación, que aún cuando no es la más alta de las propuestas, es acorde al monto de la inversión, sin detrimento del proyecto financiero, con el efecto consecuento en las tarifas y plazo de la concesión. Oferta la Tarifa de Peaje, de menor monto y presenta una conveniente compatibilidad de tarifas-ingreso-duración de la concesión; con un Sistema de Peaje eficiente que minimiza la evasión del pago y genera las condiciones para garantizar el control de la operación; en cuanto al monto de la inversión para la primera etapa, y proyecto total con las sumas de \$3'923,147,442.48 ( Tres mil novecientos veintidós millones, ciento cuarenta y siete mil, cuatrocientos cuarenta y dos pesos, con cuarenta y ocho centavos) y \$11'249,708,851.95 (Once mil doscientos cuarenta y nueve millones, setecientos ocho mil, ochocientos cincuenta y un pesos, con noventa y cinco centavos), muestra mejoras respecto de los expresados en la propuesta, conforme al catálogo de conceptos presentado originalmente, resulta el más conveniente al incidir favorablemente al evaluar de manera conjunta los diversos parámetros en el análisis integral de las proposiciones. En cuanto a la experiencia en Proyecto similares, la comprueba ampliamente con la gama de proyectos de concesiones de la misma naturaleza en España, Argentina, Brasil, Chile y México y con construcciones similares en Ecuador, Portugal, Argelia, Estado Unidos de América y en la República Chequia, asimismo, en cuanto al plazo de la concesión, de treinta años se ajusta a las disposiciones de carácter legal vigentes en el Estado de México.

**SEGUNDO.** Atento a lo anterior, es procedente **ADJUDICAR LA CONCESIÓN PARA LA CONSTRUCCIÓN, EXPLOTACIÓN, OPERACIÓN, CONSERVACIÓN Y MANTENIMIENTO DEL VIADUCTO ELEVADO EN LOS TRAMOS: PERIFÉRICO MANUEL ÁVILA CAMACHO DESDE EL TOREO DE CUATRO CAMINOS EN NAUCALPAN A VALLE DORADO EN TLALNEPANTLA (KM. 23+000 DE LA AUTOPISTA MÉXICO-QUERÉTARO) Y DEL KM. 23+000 AL KM. 64+000 DE LA AUTOPISTA MÉXICO-QUERÉTARO, EN TEPOTZTLÁN,** a la licitante OHL, CONCESIONES MÉXICO, S.A. DE C.V., con su propuesta alternativa uno.

Lic. Gerardo Ruiz Espinoza



Monto de inversión de la primera etapa que se refiere en el Acuerdo 01/2011:  
\$5'332,091,273.00.



GOBIERNO DEL  
ESTADO DE MÉXICO



3.- Mediante escrito de fecha 7 de marzo del dos mil once, "LA CONCESIONARIA", solicitó la suscripción de un Convenio Modificatorio, considerando que, como consecuencia de la sobreinversión registrada en la ejecución de la primera etapa del proyecto, no podría recuperar su inversión en el plazo establecido en el Título de Concesión, en términos de la Condición Vigésima Cuarta y, mucho menos, lograría alcanzar el beneficio razonable determinado a valor presente, establecido en la definición "Equilibrio Financiero" del mismo título, atento a lo cual, y para restablecer las condiciones financieras originales, "LA CONCESIONARIA" planteó la necesidad de modificar las tarifas iniciales contenidas en el Anexo 10 del Título, así como el Anexo 4, relativa a las comidas financieras.

4.- Derivado de la solicitud presentada, los Directores de Proyectos y Control de Obras y de Operación del Sistema de Autopistas, Aeropuertos, Servicios Conexos y Auxiliares del Estado de México, con fechas 1° y 7 de abril del año dos mil once emitieron sus respectivos dictámenes, Anexos 1 y 2 del presente instrumento jurídico, el primero, a fin de corroborar la procedencia y justificación de la sobreinversión registrada en la primera etapa del Viaducto, ya que la propuesta de inversión original fue del orden de \$5 332' 091, 273.00 (cinco mil trescientos treinta y dos millones, noventa y un mil doscientos setenta y tres pesos 00/100 M.N.), a costos de marzo de 2008 y una vez realizado el Proyecto Ejecutivo, con todas sus modificaciones, se incrementó a \$8 008' 027 281.00 (ocho mil noventa y ocho millones veintisiete mil doscientos ochenta y un pesos 00/100 M.N.); asimismo, el Director de Operación, emitió dictamen en el que, atendiendo a las consideraciones en él contenidas, determinó la procedencia de autorizar a la Concesionaria cuatro incrementos en términos reales de 25% (veinticinco por ciento), en las tarifas indicadas del Anexo 10 del Título de Concesión, que serán aplicadas de forma consecutiva en los años 2013, 2014, 2015 y 2016, independientemente de los incrementos ordinarios previstos en el Título de Concesión, además de considerar de igual forma procedente, la modificación del Anexo 4 del Título de Concesión, conforme a las comidas financieras propuestas y que se anexaron al escrito de solicitud de la Concesionaria.

Atento a lo anterior, con base en lo dispuesto en la Condición Primera y del inciso d y penúltimo párrafo de la Condición Segunda del Título de Concesión "LA SECRETARÍA" y "LA CONCESIONARIA", han acordado la suscripción del presente ACUERDO, mismo que forma parte integral del TÍTULO DE CONCESIÓN PARA LA CONSTRUCCIÓN, EXPLOTACIÓN, OPERACIÓN, CONSERVACIÓN, Y MANTENIMIENTO DEL "VIADUCTO BICENTENARIO", DE

ACUERDO 01/2011  
RELATIVO A LA SUSCRIPCIÓN DE UN CONVENIO MODIFICATORIO DE LAS CONDICIONES FINANCIERAS  
DE LA CONCESIÓN PARA LA CONSTRUCCIÓN, EXPLOTACIÓN, OPERACIÓN, CONSERVACIÓN, Y MANTENIMIENTO DEL "VIADUCTO BICENTENARIO", DE

SECRETARÍA DE COMUNICACIONES

PABLO VICENTE GUERRERO, DEL DOL. NEGRO, OS  
TOSCA BRANCO DE ARBOL, C.F. MRE  
TEL: (01 200 213 67 66, 213 67 04  
FAX: 200 213 67 02

Página 2 de 4

Partiendo del monto reconocido en el Dictamen Técnico, en tan sólo tres años el gobierno de Peña Nieto y OHL pactaron incrementar el costo de la inversión relativa a la primera etapa del Viaducto Bicentenario 4 mil 175 millones, es decir, en más del doble del monto original de la obra.

2) Aumentar las tarifas máximas iniciales del peaje en incremento del 25% real para los años, 2013, 2014, 2015 y 2016 que se aplicaría de forma independiente a los incrementos ordinarios ya previstos en el Título de Concesión, de acuerdo con lo siguiente:




**ANEXO 10**

**TARIFAS MÁXIMAS INICIALES**

Las tarifas máximas iniciales para toda la infraestructura del Viaducto Elevado del Estado de México, en pesos de Marzo de 2008 (IVA incluido), y los subsiguientes aumentos autorizados en términos reales para los años 2013, 2014, 2015 y 2016, quedan de la siguiente manera:

	2008	2013	2014	2015	2016
1.20	1.50	1.88	2.34	2.93	

TRAYECTO	2008	2013	2014	2015	2016
2.62	3.28	4.09	5.12	6.40	
2.58	3.23	4.03	5.04	6.30	
5.02	6.28	7.84	9.80	12.25	
7.25	9.10	11.38	14.22	17.77	
0.38	0.48	0.59	0.74	0.93	
0.66	0.83	1.03	1.29	1.61	

El presente Anexo forma parte del ACUERDO 01/2011 suscrito de libre consentimiento, en la Ciudad de Toluca de Lerdo, Estado de México, a los veintidós días del mes de mayo del año mil once y forma parte íntegra del Título de Concesión para la construcción, explotación, operación, conservación y mantenimiento del "Viaducto Elevado", de fecha siete de mayo de dos mil once.

**"POR LA SECRETARÍA"**  
 LICENCIADO GERARDO RUIZ ESPRIZA  
 SECRETARIO DE COMUNICACIONES

**"POR EL SAASGAEM"**  
 INGENIERO MANUEL ORTIZ GARCIA  
 DIRECTOR GENERAL

**"POR LA CONCESIONARIA"**  
 LICENCIADO JOSÉ ANDRÉS DE GTEYZA FERNÁNDEZ  
 APODERADO LEGAL

ANEXO 10 DEL TÍTULO DE CONCESIÓN PARA LA CONSTRUCCIÓN, EXPLOTACIÓN, OPERACIÓN, CONSERVACIÓN Y MANTENIMIENTO DEL "VIADUCTO ELEVADO", "TARIFAS MÁXIMAS INICIALES"

En conclusión, con el objeto de que OHL pudiera recuperar la supuesta sobreinversión ya realizada en el Viaducto Bicentenario se le reconoció un incremento de más de mil 400 millones de pesos y subir los precios del peaje.

Al igual que en otras modificaciones realizadas, se prevé no afectar con el ajuste tarifario el Proceso Electoral Federal 2011-2012 en que Peña contendió por la Presidencia de la República, estableciendo que los incrementos tuvieran efecto a partir de 2013, es decir, año y medio después de que se acordara la modificación y una vez que Peña estuviera en la Presidencia.

Las modificaciones al Título de Concesión del Viaducto Bicentenario fueron autorizadas por las mismas personas que lo suscribieron: el Gobierno de Enrique Peña Nieto, a través de Gerardo Ruiz Esparza como Secretario de Comunicaciones y Manuel Ortiz García como Director General del SAASCAEM y por parte de OHL por José Andrés de Oteyza Fernández, ahora en su papel de Apoderado de Viaducto Bicentenario S.A. de C.V., constituida por OHL.

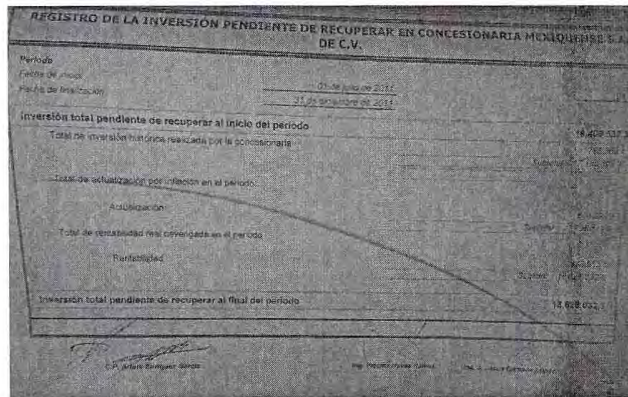
#### *Quinta Modificación al Título de Concesión del Circuito Exterior Mexiquense*

Finalmente, el 14 de diciembre de 2012, precisamente tras la llegada de Enrique Peña Nieto a la Presidencia, fue modificado por quinta ocasión el Título de Concesión del Circuito Exterior Mexiquense. El gobierno entrante a cargo de Eruviel Ávila Villegas dio continuidad al ciclo, a través de una modificación que tuvo como objeto ampliar 14 años más la concesión, modificar las tarifas de peaje autorizadas y reconocer nuevas contraprestaciones para el Gobierno del Estado de México.

Según OHL y la Secretaría de Comunicaciones del Estado de México, la modificación se realizó con el fin de asegurar que la concesionaria recuperara la inversión realizada y los rendimientos pactados. En el caso del ajuste a las tarifas, acordó lo siguiente: entre enero 2013 y enero 2021 (8 años), se podría incrementar hasta en un 6% anual real; lo curioso es que este incremento prevé una excepción para los años 2015 y 2017, años en los que únicamente podrá ser modificada la tarifa en un 4%.

Los años 2015 y 2017, en los que el Gobierno del Eruviel y OHL acuerdan que el incremento del peaje sea inferior (4%), coinciden precisamente con la elección para la renovación del Congreso Local y Municipios y la elección para renovar la Gubernatura y antesala de la elección presidencial, por lo que puede presumirse que se buscó evitar generar inconformidad en la población en el marco de las contiendas electorales.

En relación con el aumento de tarifas, además, es importante señalar dos cuestiones: primero, que éste se realiza con base en la “sobreinversión” que OHL ha tenido en este proyecto, que como se ha señalado no está justificada y; segundo, el incremento se realiza tomando en consideración el monto 23,376 millones como “sobreinversión” presente en el Dictamen Único (Anexo 1 de esta modificación) que no corresponde al registrado ante el SAASCAEM que es de 18,628 millones, es decir, de 5 mil millones menos. Es grave que el aumento se haya realizado tomando en cuenta un monto de sobreinversión que no ha sido reconocido por el gobierno del Estado de México, a través del mecanismo acordado entre el SAASCAEM y OHL. Esta diferencia se puede apreciar aquí:



Descripción	Valor	Valor Actualizado	Diferencia
Inversión contratada	18,408,537.2	18,408,537.2	0.0
Inversión histórica realizada	(7,822,411.1)	(7,822,411.1)	0.0
Actualización por efectos en el periodo	1,595,975.7	1,595,975.7	0.0
Restatadura real convergida en el periodo	(20,419.2)	(20,419.2)	0.0
<b>Inversión pendiente de recuperar al final del periodo</b>	<b>11,608,022.2</b>	<b>11,608,022.2</b>	<b>0.0</b>

**COMPARATIVO DE VALORES CONTRACTUALES CON VALORES ACTUALES**

A efecto de comparar los valores contratados con los valores actuales de inversión y así poder determinar de manera clara un porcentaje de sobreinversión, es necesario poner en contexto lo siguiente:

- A. El valor del dinero en el tiempo a efectos de lograr una comparación válida, se calculan los valores de inversión contratados a precios de 2002 con valores actuales deflactados. Mismo caso para las inversiones incrementales de la 3ra Modificación y del Acuerdo que establecen incrementos a precios corrientes. La comparación se hace con base en la inversión presentada hasta el momento que asciende a 24,408 MDP (a precios corrientes).
- B. Otra de las consideraciones que se valoran es que, el Título de Concesión establece la construcción de cuatro fases y los valores actuales registran tres fases que actualmente están construidas y en operación.
- C. Si bien el Título de Concesión establece costos financieros, las circunstancias y posteriores modificaciones dieron pie a la contratación de compromisos financieros no previstos en el proyecto original; por tanto, es una partida que se elimina de la comparación dado que distorsiona el resultado.



SECRETARÍA DE COMUNICACIONES  
 SISTEMA DE AUTOPISTAS, AEROPUERTOS, SERVICIOS CONEXOS Y  
 TERMINALES DE PASAJEROS

Asimismo, se aumentó la contraprestación al Gobierno del Estado de México en 58 millones, parte de los cuales podían pagarse en especie, conforme a lo siguiente:

Periodo	Caja General del Gobierno del Estado de México	SAASCAEM en especie (en forma de automóviles y computadoras)
Enero 2013	\$20,000,000.00	\$5,000,000.00
Junio 2013	\$30,000,000.00	\$3,000,000.00

De acuerdo con esta modificación, el SAASCAEM recibió 8 millones de pesos por parte de OHL en especie, en concreto, se trata de los coches y las computadoras que se enlistan:

**Sistema Carretero del Oriente del Estado de México  
(Círculo Exterior Mexiquense)**

**"Anexo 2"**

No.	DESCRIPCIÓN	CANTIDAD
1	Chevrolet Spark Modelo 2013 Paquete "B"	10
2	Chevrolet Captiva Sport Modelo 2013 Paquete "A"	5
3	Chevrolet Suburban; Modelo 2013 Paquete "C"	1
4	Laptop HP Envy 15-3090 Modelo A7J62#LA	10
5	Laptop Toshiba Modelo Satélite	1
6	Computadora HP Pavilion P8-2302LA + Monitor LED HP 20" Modelo BUNDLEH3X37AA-M	10
7	Computadora Benq Modelo T52WA	11
8	Computadora AGC Modelo 2216SW	2
9	ePrinter Design.Jay T1300 Modelo CR651A#B1K	1
10	Servidor HPPProLiant ML350p Modelo 646675-001	1

Anexo de la Quinta Modificación al Título de Concesión de la Autopista Sistema Carretero del Oriente del Estado de México (Círculo Exterior Mexiquense), de fecha catorce de diciembre del dos mil doce.

No se explica por qué 8 millones fueron pagados en especie al SAASCAEM con automóviles y computadoras, como se puede advertir en el Anexo 2, el inventario de los bienes no parece sumar 8 millones de pesos. Probablemente estemos frente a un esquema de corrupción con pagos en especie para poder inflar precios.

La ampliación injustificada del plazo de la concesión y la recepción de bienes con valor inflado como contraprestación fue autorizada por el Gobierno de Eruviel Ávila Villegas,

mediante el nuevo Secretario de Comunicaciones, Apolinar Mena Vagas y Arturo Enriquez García, en su carácter de Encargado de Despacho de la Dirección General del SAASCAEM. El pacto con OHL México siguió siendo operado por José Andrés de Oteyza Fernández que suscribió la modificación.

Al igual que el ex Secretario Ruiz Esparza, Mena tendría un papel clave para la operación de este mecanismo cíclico de corrupción. La conexión entre Apolinar Mena y OHL quedó más que explícita en los audioescándalos de 2015 en los que se ventila que haciendo uso de su cargo público en el Gobierno del Estado de México: solicitó a OHL pago en especie, específicamente, vacaciones, para él y para su familia y; estableció un acuerdo con la empresa española para dar sobreprecio a una carretera en una entidad.

El escándalo le costó el cargo, Eruviel Ávila, terminó anunciando su renuncia como Secretario de Comunicaciones por el caso de “presunta corrupción” con la empresa española OHL.

Pero como sabemos, Mena volvió a incorporarse al equipo de Eruviel Ávila a pasar de que el Gobernador había expresado públicamente que su gobierno consideró ilegal que utilizara su cargo para pedir favores a OHL, con el fin de que le ayudaran a obtener un par de habitaciones en un hotel de lujo en el Caribe mexicano.

Apolinar Mena Vagas regresó como Secretario Técnico del Gabinete de Eruviel Ávila, desde esa posición se vio envuelto nuevamente en un escándalo de corrupción en 2015, pidiendo a una persona no identificada que inventara una cifra en relación con Línea 2 del Mexibús en el Estado de México.

Además de los escándalos de corrupción señalados, Apolinar Mena está relacionado con la tarjeta “La Efectiva” que ha entregado el Gobierno del Estado de México a beneficiarios de programas sociales y que previamente fue utilizada por Eruviel Ávila cuando contendió por la Gubernatura. De hecho, el uso electoral de esta tarjeta ha motivado la interposición de denuncias penales en los años 2012, 2014, 2015 y 2016.

#### **Ciclo 4: Rumbo a la elección del Estado de México de 2017**

En enero de 2013, tras la llegada de Enrique Peña Nieto a la Presidencia y la entrada en funciones de los 125 Ayuntamientos electos en la jornada electoral del domingo 1 de julio de 2012, la Coalición “Comprometidos por el Estado de México” conformada por el Partido Revolucionario Institucional, el Partido Verde Ecologista de México y el Partido Nueva

Alianza (obtuvo el triunfo en 94 de los 125 ayuntamientos), comienzan a tener efectos las modificaciones pactadas una vez que Enrique Peña Nieto tomó protesta como Presidente.

De acuerdo con lo previsto en la Quinta Modificación al Título de Concesión del Circuito Exterior Mexiquense de la que ya hemos dado cuenta (suscrita el 14 de diciembre de 2012), comenzó el ajuste en las tarifas de peaje contemplado para el periodo comprendido entre el mes de enero de 2013 y enero de 2021, pudiéndose incrementar hasta en un 6% anual real.

Dicho incremento previó una excepción para los años 2015 y 2017, años en los que únicamente podrá modificarse la tarifa en un 4%, es decir, en los años electorales en que se llevó a cabo la elección para renovar la integración del Congreso del Estado de México y las titularidades de los Ayuntamiento y está desarrollando la elección de Gobernados, respectivamente.

Ese año, también tuvo efectos el aumento de la contraprestación de OHL al Gobierno del Estado de México previsto en la Quinta Modificación, por una cantidad de 58 millones de pesos, los cuales podían pagarse en especie al SAASCAEM, como se muestra a continuación:

Periodo	Caja General del Gobierno del Estado de México	SAASCAEM en especie (en forma de automóviles y computadoras)
01/01/13	\$20,000,000.00	\$5,000,000.00
01/06/13	\$30,000,000.00	\$3,000,000.00

A lo anterior, se suma el hecho de que hasta el 6 de enero de 2015, Alfredo del Mazo Maza, actual candidato del PRI al Gobierno del Estado, fungió como director de Banobras; cargo que le permitió autorizar créditos millonarios a gobiernos que hoy están siendo investigados, como el de Javier Duarte en Veracruz y el de César Duarte en Chihuahua. Adicionalmente, Del Mazo otorgó un crédito de cerca de dos mil millones de pesos a OHL, previo a su salida de Banobras.

#### 2015

Meses después de la salida de Alfredo Del Mazo, junio de 2015, el Instituto Nacional de Transparencia, Acceso a la Información y Protección de Datos Personales (INAI) ordena a Banobras entregar copia del contrato de Garantía Parcial de Pago Oportuno hasta por 4 mil 500 millones de pesos firmado con una filial de OHL el 29 de enero de 2014 (Organización

de Proyectos de Infraestructura (OPI), así como documentación relativa al caso. La solicitud de información fue hecha por un particular, cuando habiéndola solicitado al Banco, éste la reservó hasta por 12 años invocando el secreto bancario argumentando que no era de su propiedad. Así mismo, en otra resolución sobre el mismo tema, el INAI ordenó a Banobras entregar una versión pública de las resoluciones y acuerdos adoptados por sus órganos internos previo a firmar el contrato en comento.

Como ya se ha mencionado, la Quinta Modificación al Título de Concesión del Circuito Exterior Mexiquense, de fecha 14 de diciembre de 2012, contempló un ajuste en las tarifas de peaje entre el mes de enero de 2013 y enero de 2021, pudiéndose incrementar hasta en un 6% anual real, dicho incremento previó una excepción para los años 2015 y 2017, años en los que únicamente podrá modificarse la tarifa en un 4%.

El domingo 7 de junio de 2015 se llevó a cabo jornada electoral en todo el país para renovar la Cámara de Diputados, en el marco del Proceso Electoral Federal 2014-2015. Adicionalmente 16 estados de la República y la Ciudad de México celebraron elección local. En el Estado de México se eligieron 125 Ayuntamientos y 75 diputados locales, quienes tomaron posesión entre septiembre y octubre de ese mismo año. Llama la atención que la modificación acordada en el año 2012, entre el Gobierno del Eruviel Ávila y OHL, haya exceptuado el incremento en las tarifas de peaje de hasta un 6% justamente en los años 2015 y 2017, años que “coinciden” con la organización de procesos electorales locales y, particularmente en el 2017 que se elige al Gobernador del Estado y es la antesala de la elección presidencial, con lo que puede presumirse la intención de incidir en ellos, tratando de evitar que el incremento genere inconformidad en la población, como un aparente beneficio del partido gobernante, en el marco de las contiendas electorales, habiendo establecido desde el año 2012 esta estrategia.

En 2015 aparecen las primeras filtraciones de diversas grabaciones difundidas por Internet, en las que directivos de la constructora OHL México platican sobre la forma en que cobrarán sobrecostos en la construcción del Viaducto Bicentenario en el Estado de México, así como la relación de OHL con diversos funcionarios y servidores públicos del Gobierno del Estado de México y la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a cargo de Gerardo Ruíz Esparza, quien en 1997 coordinara la campaña del candidato del PRI, Alfredo del Mazo González, a la Jefatura de Gobierno del Distrito Federal; de 1999 a 2005 dirigiera la administración de la Comisión Federal de Electricidad (CFE); se desempeñara como Secretario de Comunicaciones durante la gubernatura de Enrique Peña Nieto en el Estado de México de 2005 a 2011, fuera parte de su equipo de transición a la Presidencia como



Coordinador de Infraestructura y, según los audios en comento, proporcionara información privilegiada a la empresa OHL sobre las licitaciones.

En mayo de 2015 la Comisión Nacional Bancaria y de Valores (CNBV) publicó un comunicado en el que señala que “realiza una visita en OHL México para verificar el cumplimiento de esta emisora a lo dispuesto en la Ley del Mercado de Valores y en las disposiciones aplicables, en protección de los intereses de los inversionistas y del mercado en general. Dicha visita tiene por objeto el análisis y revisión de la correcta divulgación de información de OHL México al público inversionista”.

En una de las grabaciones filtradas aparece Apolinar Mena Vargas que, como Secretario de Comunicaciones del Estado de México, había firmado en 2012 la Quinta Modificación al Título de Concesión del Circuito Exterior Mexiquense, en ella se revela cómo OHL le pagaba a él y a su familia vacaciones en un lujoso hotel de la Riviera Maya, así, la conexión entre Apolinar Mena y la empresa OHL quedó evidenciada en los audios que salieron a la luz pública. Cabe señalar que la relación no era nueva, antes de formar parte del gabinete de Eruviel Ávila en el Estado de México, fue Secretario del Consejo de Administración del equipo de fútbol Toluca, cuyo presidente es Valentín Díez Morodo, quien a su vez formaba parte del Consejo de Administración de OHL. Este vínculo se entrelaza también con Emilio Lozoya Austin, quien fungió como integrante del Consejo Administrativo de OHL en el mismo momento que Díez Morodo.

Después del escándalo, Apolinar Mena es separado del cargo en mayo de 2015 por el Gobernador Eruviel Ávila, vale decir que recientemente se integró con el cargo de Secretario Técnico del Gabinete del Estado de México. Apolinar Mena es uno de los operadores de Eruviel Ávila, del que incluso hoy sabemos era titular de la tarjeta La Efectiva, con la que el actual gobernador llegó al poder, convertida ahora en un programa social con el que se presume pretenden comprar la voluntad de la gente.

La tarjeta “La Efectiva” que entrega el Gobierno del Estado de México a beneficiarios de programas públicos fue objeto de denuncias penales por su presunto uso electoral en los comicios estatales y federales de 2012, 2014 y 2015, sin que las quejas presentadas por el PRD y el PAN contra el PRI hayan prosperado. Mena Vargas obtuvo el registro de la marca “La Efectiva” para 14 giros distintos en octubre del 2011, fue titular de los derechos para la explotación del nombre de esta tarjeta hasta el 11 de febrero del 2016, cuando transfirió los derechos para el uso de la marca al Gobierno del Estado de México.

De acuerdo con documentos del Instituto Mexicano de Propiedad Intelectual (IMPI), Apolinar Mena, en su calidad de particular, fue el titular de la marca utilizada por el Gobierno del Estado de México para repartir becas, compensaciones económicas y otros beneficios de programas sociales entre 2011 y 2016, lapso de tiempo que abarca las elecciones federales realizadas en 2012 y 2015, así como los comicios estatales celebrados en 2014.

#### 2016

De acuerdo con información que se ha hecho pública, al 30 de septiembre de 2016, el SAASCAEM mantenía en una de sus cuentas de cheques un saldo de 1,600 millones de pesos, que no están registrados en sus ingresos para el periodo comprendido entre enero y septiembre de dicho año. Este monto representa 13 veces la asignación presupuestal del SAASCAEM para el año 2017 que es de 223 millones 376 mil pesos –de los cuales 192 millones 544 mil pesos son provenientes de recursos fiscales y 30 millones 831 mil pesos del concepto de ingresos propios–, de acuerdo con lo previsto en el Presupuesto de Egresos del Estado de México para el ejercicio Fiscal 2017.

#### 2017

La dupla OHL-PRI no sólo es efectiva en México, es de tal magnitud que ha hecho posible financiar ilegalmente campañas en otros países. El empresario Adrián de la Joya confesó ante un juez en España que el yerno de Juan Miguel Villar Mir –dueño de OHL– le transfirió 1.4 millones de euros para presuntos sobornos, desde una cuenta en México a una en Suiza, reportó el diario El Mundo. De acuerdo con las fuentes del diario español, de la Joya hizo las declaraciones el pasado 20 de abril de 2017, ante el juez Eloy Velasco en calidad de investigado. Ese día detalló que Javier López Madrid se puso en contacto con él para hacer llegar el dinero a “gente del Canal”, por la operación de adjudicación del contrato de obra del tren en las localidades de Móstoles y Navalcarnero, en Madrid. El dinero estaba dirigido para el ex presidente de la Comunidad de Madrid, Ignacio González, según el testimonio del empresario, pero precisó que no llegó a entregarlo y se lo quedó para saldar las deudas que OHL tenía con él.

En 2017 El juez del Juzgado Centro de Instrucción número seis de la Audiencia Nacional, Eloy Velasco, solicitó a la policía y a las autoridades monetarias y financieras información sobre el empresario español y presidente de la multinacional OHL, Juan Miguel Villar Mir. El origen de la petición es una trama de corrupción política-empresarial a gran escala en la que se intenta desentrañar una compleja red de complicidades que servía para la

financiación ilegal del derechista Partido Popular (PP), por un lado, y el enriquecimiento de las empresas a través de la adjudicación de contratos públicos a cambio del pago de comisiones millonarias.

El mismo sistema que presuntamente utilizó OHL-México durante los meses previos a la concesión del plan de construcción del Viaducto del Bicentenario y que le costó la dimisión a su anterior presidente en su nuestro país, José Andrés de Oteyza. La denominada “operación Lezo” sigue dando información relevante sobre la presunta financiación ilegal del PP y el pago de comisiones a cambio de contratos públicos. Entre las personas más relevantes que el juez tiene en la mira destacan el ex presidente de la Comunidad de Madrid, Ignacio González, quien, entre otros supuestos delitos, recibió un millón 400 mil euros (35 millones de pesos) en una cuenta en Suiza y cuyo dinero fue transferido desde la filial de OHL en México, en una operación de ingeniería financiera que pretendía precisamente “lavar” el origen y el destino del dinero.

En el desarrollo del Proceso Electoral 2016-2017, resulta evidente el despliegue de apoyos derivados de programas sociales que ha llevado a cabo el Gobierno Federal y Estatal en el Estado de México, situación de la que han dado cuenta diversos medios de comunicación.

Destacan señalamientos en los que refieren la entrega en eventos masivos de la tarjeta “La Efectiva”, por parte de funcionarios federales y estatales del Estado de México, como el mecanismo por el cual se entregan apoyos de programas sociales, en un supuesto uso indebido de recursos públicos, así como la coacción del voto a favor del PRI.

#### **Hecho 5. OHL ha operado mecanismos de corrupción en otros países, entre ellos, España en que lo hizo con fines electorales**

La empresa Obrascon Huarte Lain, S.A., ha incurrido sistemáticamente en actos de corrupción y competencia desleal, tanto presuntos como comprobados. Este contexto, como antecedente de la criminalidad de OHL, implica que la probabilidad de que los hechos aquí presentados sean ciertos es muy alta, lo que da mayor peso a las pruebas indiciarias.

OHL ha sido investigada y sancionada por actos de corrupción en distintos países del mundo. Su modus operandi: sobornos para obtener contratos de obras públicas y concesiones; construcción de complejas redes para acrecentar ingresos a cambio del financiamiento de campañas electorales.

Canadá, Qatar y Chile, son sólo algunos de los países en los que la presencia de OHL ha sido causa de escándalos. Las razones han sido diversas, desde licitaciones amañadas hasta el pago de sobornos; siempre por contratos de obra pública y concesiones.

Sin embargo, los casos más graves se encuentran en el país natal de la empresa: España. El Caso Gürtel, fue denunciado por la Fiscalía Anticorrupción en febrero de 2009 ante la Audiencia Nacional. La trama investigada por la justicia involucra a una decena de administraciones en cuatro comunidades autónomas a lo largo de más de una década, en una red de corrupción política vinculada al Partido Popular. El método: el pago de sobornos a cambio de contratos de servicios.

De este caso se derivó el Caso Bárcenas, en el que se reveló el pago de sobornos por parte de las empresas OHL, ACS y Dragados a altos dirigentes del Partido Popular. Esto incluyó al actual presidente del Gobierno de España, Mariano Rajoy. El empresario Francisco Correa, el cerebro detrás de esta trama, confesó que desde la llegada del Partido Popular al poder en 1996 percibió mordidas de entre el 2% y el 3% de grandes empresas del sector de la obra pública —entre las que nombró a ACS y OHL— por mediar en la concesión de contratos del Estado.

Los más recientes escándalos salieron a la luz pública hace pocas semanas y han llenado las portadas de los periódicos. Las consecuencias de los ilícitos cometidos se están empezando a ver, pero parece ser que éste será un largo proceso, que si es llevado a cabo con transparencia e independencia de fiscales y jueces, podría poner a los más altos directivos de OHL tras las rejas. Pero eso no es todo, junto a ellos irán enfilados políticos de alto nivel, por ahora, españoles.

El hoy famoso Caso Lezo involucra directamente a OHL en una grave trama de corrupción. En él se investiga el desvío de recursos que terminaron en las cuentas particulares de miembros del Partido Popular de España, como pagos de sobornos por la adjudicación de obras y concesiones.<sup>17</sup>

Los anteriores casos están siendo investigado y sancionado por la justicia española. Si bien gran parte de estos salen de nuestra jurisdicción, tenemos elementos suficientes para presumir que las operaciones ilegales que ha hecho OHL en España, han sucedido también aquí, en México y en relación con campañas electorales.

---

<sup>17</sup> Se darán mayores detalles sobre este caso con posterioridad.

## **Hecho 6. Existen indicios que concatenados entre sí evidencian que OHL México está operando ilegalmente en México**

Lo anterior, lo tenemos acreditado con tres elementos ciertos: 1) los audioescándalos dados a conocer en 2015 –algunos de los que ya hemos expuesto con anterioridad–; 2) las sanciones que la CNBV impuso a OHL y Deloitte por falseo de estados financieros y; 3) el fondeo del Partido Popular en España por OHL-México.

### **1) Audioescándalos**

Como hemos señalado en 2015 se filtraron en México audios muy graves sobre conversaciones entre funcionarios públicos y empleados y directivos de la empresa OHL. Las conversaciones mostraron el tráfico de influencias entre OHL y funcionarios del gobierno del Estado de México y del federal, lo que produjo una enorme indignación social.

Si bien es cierto que los audios filtrados, al haberse obtenido de forma ilegal mediante la intervención de comunicaciones privadas sin orden judicial, no pueden constituir pruebas lícitas, forman parte de un contexto de dilucidación de un grave esquema de corrupción que tiene efectos directos sobre la vida democrática del país.

De los audios filtrados, a modo de ejemplo y por la relación que guardan con la presente queja, se destacan los siguientes:

1. Los siguientes dos audios corresponden presuntamente a conversaciones realizadas el 8 de octubre de 2014 y el 9 de febrero de 2015. En ellos se muestra presuntamente como funcionarios públicos ayudan ilegalmente a OHL a ganar licitaciones públicas, a cambio de favores a la empresa.

El primero audio, presentado aquí a modo de contexto, es presuntamente una conversación entre Gerardo Ruiz Esparza, Secretario de Comunicaciones y Transportes del Gobierno Federal y José Andrés de Oteyza, Presidente del Consejo de Administración de OHL México. En él se muestra una estrecha amistad entre los personajes; uno funcionario público, otro directivo de OHL México, ambos de muy alto nivel.

En el segundo audio escuchamos presuntamente una conversación entre Pablo Wallentin Crawford, representante de OHL en México y Oteyza, quien señala que después de reunirse con Carlos Bussey (Director General de Desarrollo Carretero de

la Secretaría de Comunicaciones y Transportes del Gobierno Federal) logró conseguir los lineamientos para dos proyectos que se iban a licitar, esto, cuatro meses antes de que se hicieran públicos (Segundo piso La Raza-Indios Verdes y otro proyecto en Ciudad del Carmen).

Fuente: [https://m.youtube.com/watch?v=8q717\\_tR2U](https://m.youtube.com/watch?v=8q717_tR2U)

2. En un total de 9 llamadas telefónicas presuntamente del 10 de enero de 2015, escuchamos conversaciones entre Oteyza, Wallentin, José Luis Muñoz, Director de Planeación Financiera de OHL y Jesús Campos López, Director Técnico de OHL México, respectivamente.

En estas conversaciones entre diversos directivos de OHL se escucha abiertamente un diálogo alrededor de la comisión de fraudes con respecto a la concesión del Viaducto Bicentenario, obra concesionada a OHL en el Estado de México.

Fuente: <https://m.youtube.com/watch?v=nLKxFvcAOg>

3. Los audios se basan en dos conversaciones realizadas el 6 y 7 de abril de 2015. Éstas se llevaron a cabo presuntamente con posterioridad a una reunión celebrada entre el Presidente de la República, Enrique Peña Nieto y Juan Manuel Villar-Mir, presidente de OHL, para pedir que no se auditaran el aforo vehicular de algunas autopistas sobre las que OHL tenía una concesión. En esta reunión estuvieron presentes Gerardo Ruiz Esparza, Juan Ozuna, vicepresidente de concesiones de OHL y José Andrés de Oteyza.

El primer audio corresponde a una conversación entre Ruiz Esparza y Wallentin, en la que el primero le da cuenta de la reunión al segundo. Ahí, se habla sobre la Sexta Modificación al título de concesión del Circuito Exterior Mexiquense y contratos relacionados. El segundo audio corresponde a una conversación entre Wallentin y Oteyza, en la que señalan que estando reunido Oteyza y Ruiz Esparza con el presidente Enrique Peña Nieto, éste se altera visiblemente cuando abordan el tema del Circuito Exterior Mexiquense.

Fuente: <https://m.youtube.com/watch?v=ncuDHFgJVZ0>

4. En un par de audios se hace clara la relación entre José Andrés de Oteyza Fernández, Enrique Ochoa Reza, ex director de la Comisión Federal de Electricidad y hoy presidente nacional del PRI y Emilio Lozoya Austin, este último personaje fue miembro del Consejo Administrativo de OHL y, al mismo tiempo, parte de la campaña presidencial de Enrique Peña Nieto. Esto último se demuestra con la siguiente imagen, que es la contraportada del 6º Informe Anual de OHL México de 2011:



Por otro lado, en un video promocional de la campaña de Peña Nieto, vemos al final entre sus filas a Emilio Lozoya.

Video: <https://www.youtube.com/watch?v=urM59NjNo6o>

Imagen:



Emilio Lozoya fue también Director de Pemex entre 2012 y principios de 2016, durante el gobierno de Peña Nieto. Utilizando su cargo como Director de Pemex, Emilio Lozoya presuntamente fungió como intermediario y benefactor de OHL ante el Gobierno Federal para facilitarle la adquisición de concesiones y proyectos. Su papel como cabildero de la empresa fue ampliamente conocido con motivo de estos audioescándalos.

Lo que ventilan estos audios entre directivos de OHL México y altos funcionarios públicos mexicanos, es en términos generales el tráfico de influencias. Esta serie de audios muestran, entre otras cosas, presuntos acuerdos entre OHL y el gobierno federal para llevar a cabo licitaciones a modo, que puedan favorecer a la empresa española a obtener concesiones para la construcción y operación de distintas obras de infraestructura en los sectores energético y carretero, al menos.

## 2) Sanciones a OHL de la Comisión Nacional Bancaria y de Valores

En 2010 OHL México empieza a cotizar en bolsa<sup>18</sup>, pero únicamente con dos de sus concesiones: el Circuito Exterior Mexiquense y el Viaducto Bicentenario. En 2016, como ya hemos expuesto, OHL fue sancionado por la CNBV por más de 71 millones de pesos, al determinar que la empresa española había realizado de manera inadecuada el registro de la rentabilidad garantizada relacionada con sus concesiones.

<sup>18</sup> <http://bolsamexicanadevalores.com.mx/salida-a-bolsa-ohl/>



A la multa impuesta a OHL en el 2016, se suma la sanción que la CNBV impuso a Deloitte en 2016, por más de 4 millones de pesos por "no haber cumplido con los procedimientos de auditoría" en los estados financieros correspondientes a los años 2012, 2013 y 2014 de OHL y sus filiales.

Esto demuestra nuevamente el actuar fraudulento la empresa española en México, que fue sancionada por actos que son de suma gravedad para la estabilidad del sistema financiero mexicano. No sólo eso, las repercusiones que este hecho pudiera acarrear para los accionistas y acreedores, cuando intenten cobrar, puede ser muy grave.

### 3) Fondeo de OHL-México al Partido Popular en España

Una tercera acreditación de la red de financiamiento ilegal de OHL, es el famoso escándalo mencionado con anterioridad, el Caso Lezo. Este asunto hace pública una grave trama de corrupción entre OHL y altos funcionarios públicos y políticos españoles, para beneficiar a OHL a cambio de financiamiento electoral.

En él se investiga, entre otras cosas, el pago de sobornos al Partido Popular español directamente desde cuentas de OHL México. La gravedad de este caso tiene en el foco de atención global a OHL y a funcionarios españoles, que están enfrentando la justicia. El implicado es el yerno de Juan Manuel Villar Mir, dueño de OHL, Javier López Madrid. Este personaje es también CEO del Grupo Villar Mir y consejero de OHL, pero tuvo que renunciar a estos cargos tras el escándalo. López Madrid es también íntimo del Rey Felipe IV.

Es investigado, entre otras cosas, por el supuesto pago de comisiones ilegales de la constructora al expresidente madrileño. López Madrid, ya estaba imputado en la pieza sobre la financiación regional del partido del Caso Púnica. La principal acusación que pesa sobre él es el pago de una comisión por parte de OHL para construir la infraestructura de la conexión ferroviaria de las localidades madrileñas de Móstoles y Navacarnero. Se registró la sede de OHL, junto a otras empresas, como Indra, Urbaser, Auditel, Licuas PWC e ICM (en la actualidad Agencia para la Administración Digital de la Comunidad de Madrid) y busca información que pueda vincular la adjudicación de contratos públicos de la comunidad con la presunta financiación ilegal del PP madrileño. No es la primera vez que López Madrid se ve envuelto en un caso de corrupción. El pasado febrero fue condenado a seis meses de cárcel por el caso de las Tarjetas Black de Bankia.

Aún peor, en el Caso Lezo se encuentra imputado también directamente el dueño de la constructora OHL Juan Miguel Villar Mir, quien dejó la presidencia de OHL -que ahora ocupa su hijo Juan Villar-Mir de Fuentes- y el consejo de administración en junio de 2016. No obstante, Juan Miguel Villar Mir sigue siendo presidente del Grupo Villar Mir, principal accionista de OHL. También figura entre las personas sobre quienes el juez ha pedido información al exconsejero de la Comunidad de Madrid Alberto López Viejo, quien está procesado en el caso Gürtel.

En este caso, el empresario Adrián de la Joya declaró ante un juez que González Madrid, el yerno de Villar-Mir, le depositó en 2007, 1.4 millones de euros (aproximadamente 30 millones de pesos) desde una cuenta de OHL-México. Él debía, presuntamente, entregar este monto a Ignacio González, ex presidente de la Comunidad de Madrid, por la operación que derivó en la adjudicación de un contrato de obra y posterior concesión de un tren.

Lo anterior está siendo investigado y sancionado por la justicia española. Si bien gran parte sale de nuestra jurisdicción, tenemos elementos suficientes para presumir que las operaciones ilegales que ha hecho OHL en España, han sucedido también aquí y en relación con campañas electorales.

Estas circunstancias, en conjunto con los demás hechos y agravios presentados en el presente escrito, son razón suficiente para que la autoridad electoral, como máxima garante de los derechos político-electorales, considere que hay duda razonable para presumir la comisión de una conducta ilícita y active sus facultades de investigación para poder acreditar o desechar plenamente los hechos señalados.

#### **Hecho 7. Dinámica de las puertas giratorias entre los Gobiernos del PRI y OHL México**

Paulatinamente en México y en el mundo las fronteras entre la iniciativa privada y la administración pública han venido diluyéndose. Cada vez más vemos como los estados delegan o seden algunas de sus otrora funciones y responsabilidades a personas morales. La cara más evidente de este fenómeno sin duda son las privatizaciones de algunas empresas paraestatales y la incursión de la iniciativa privada en varias actividades económicas que los distintos Estados consideraron en su momento debían de ser sus monopolios exclusivos, como lo fueron en México el sector de los hidrocarburos y el de la generación de energía eléctrica.

Otra faceta de este fenómeno se observa en la proliferación de las "Alianzas Público-Privadas"(APP), nombre genérico que se le da a un catálogo de relaciones contractuales entre el Estado y distintas empresas para llevar a cabo proyectos que les reditúan un

beneficio mutuo a las partes acorde a los objetivos teleológicos de cada una de ellas, es decir para las empresas ganancias económicas y para el estado cumplir alguna obligación específica para con sus ciudadanos, por ejemplo la construcción de infraestructura.

Uno de los problemas que presentan estos esquemas de negocios ha sido bautizado como el fenómeno de “puertas giratorias”, una analogía que describe el movimiento de funcionarios públicos en altos cargos de dirección a la iniciativa privada y viceversa, importantes ejecutivos de empresa pasando a formar parte de alguna administración pública. Estos enroques ponen en duda la imparcialidad en el desempeño del servicio público ejercido por el actor involucrado o levantan sospechas sobre la posibilidad de utilizar los contactos dejados en la administración pública de quien se convierte en flamante actor del sector privado para beneficiar a su nuevo empleador.

En México existen muchos ejemplos de “puertas giratorias”, la empresa OHL brilla por la frecuencia con la que sus directivos se ven inmersos en este fenómeno, hecho evidenciado en varios de los audios filtrados en 2015 sobre las actuaciones de dicha empresa. Esta empresa ha contado dentro de su Consejo de Administración con 4 ex servidores públicos que ostentaron altos cargos dentro del Gobierno Federal:

- Carlos Ruíz Sacristán, Secretario de Comunicaciones y Transportes de 1994 a 2000 durante el gobierno de Ernesto Zedillo.
- Jesús Reyes Heróles Gonzáles-Garza, ex director de BANOBRAS en 1994, Secretario de Energía entre 1995-1997 y Embajador de México ante Estados Unidos de América del año 1997 al 2000 en el Gobierno de Ernesto Zedillo, además de haber sido director de Pemex durante el gobierno de Felipe Calderón.
- José Andrés de Oteyza, titular de titular de la Secretaría de Patrimonio y Fomento Industrial durante el sexenio de José López Portillo y embajador en Canadá durante tres años en el mandato de Miguel de la Madrid.
- Sergio Hidalgo Monroy Portillo, tercer director del ISSSTE en el sexenio de Felipe Calderón.

Al mismo tiempo existen antecedentes del funcionamiento de la “Puerta Giratoria” de manera inversa, pues Emilio Lozoya Austin mientras seguía fungiendo como parte del Consejo Administrativo de OHL era parte del equipo de Campaña de Enrique Peña Nieto, solo renunció a dicho cargo en la empresa para ser nombrado ya en la administración de Peña Nieto como director de la empresa paraestatal Pemex, otro ejemplo sería Apolinar Mena ex titular de la Secretaría de Comunicaciones del Estado de México y actualmente Secretario Técnico del Gabinete del Gobierno del Estado de México, si bien el no figuraba en el consejo administrativo de la empresa en cuestión sí lo hacía quien fuera su jefe pues

mientras Mena se desempeñaba como Secretario del Consejo de Administración del equipo de fútbol Toluca, cuyo dueño y presidente es Valentín Díez Morodo este personaje formaba parte del Consejo Administrativo de OHL México.

Los audios filtrados de los cuales ya se dio cuenta nos evidencian que efectivamente quienes utilizaron la puerta giratoria terminaron utilizando sus nexos con el poder político para favorecer los intereses de OHL.

En ellos figuran Emilio Lozoya ejerciendo como facilitador entre el ex director de la CFE, hoy presidente del PRI, Enrique Ochoa Reza y José Andrés de Oteyza para dialogar sobre proyectos en los que la empresa estatal contrataría a OHL, llegándose a exhibir que efectivamente fueron las relaciones y no una oferta de negocios sería las que culminaron otorgándole a OHL la concesión para construir la Central de Ciclo Combinado Empalme 1 un proyecto millonario. Mientras en otra serie de estos audios Apolinar Mena, quien como titular de la Secretaría de Comunicaciones del Estado de México avalaría modificaciones a la concesión del Circuito Exterior Mexiquense en términos favorables a OHL, recibe a cambio de estos favores unas vacaciones en el hotel Mayakobá de la Riviera Maya propiedad de esta misma empresa.

La cercanía de OHL con el poder político claramente ha afectado a la posibilidad de otras empresas de poder competir de manera equitativa por proyectos que el Estado de México o el Gobierno Federal ha sacado a licitación, lo que también redundaría en una responsabilidad Estatal pues de manera dolosa y omisa han obviado obligaciones como procurar hacerse de los servicios más eficientes posibles para construir en casos como estos, infraestructura necesaria para la mejora de la calidad de vida.

**Hecho 8. No se puede presumir una conducta típica y apegada a derecho de los servidores públicos del Gobierno del Estado de México y los directivos de OHL México**

Como hemos expuesto la Convocatoria para la licitación, el proceso implementado para su adjudicación, la suscripción del Título de Concesión que otorga el Gobierno del Estado y, finalmente, las reiteradas modificaciones que se realizan a los títulos de concesión del Circuito Exterior Mexiquense y el Viaducto Bicentenario, por acuerdo de las partes, tienen por objeto dar apariencia legal a hechos que son producto de prácticas de corrupción en el servicio público y constituyen la posible comisión de delitos, tanto por parte de diversos servidores públicos de los gobiernos del Estado de México –entre ellos, el actual Gobernador Eruviel Ávila Villegas y los ex Gobernadores Arturo Montiel Rojas y Enrique Peña Nieto, quienes han fungido como Secretarios de Comunicaciones, hoy Secretaría de

Infraestructura y quienes han estado a cargo de la Dirección General del SAASCAEM– como por parte de los directivos de OHL México.

Como hemos expuesto, estamos ante la posible actualización de los delitos de: coalición de servidores públicos, el uso ilícito de atribuciones y facultades y peculado previstos en el Código Penal Federal.

Así, el Gobierno del Estado de México durante las últimas tres gestiones del PRI ha explotado los bienes nacionales y utilizado la prestación de servicios públicos ilícitamente para la obtención y flujo de miles de millones de pesos. En otras palabras, se busca dar apariencia legal al flujo de miles de millones de pesos que tienen un origen ilícito.

El actuar de los servidores públicos de los tres gobiernos del Estado de México ya referidos y los directivos de OHL México evidencian su desapego al marco legal que rige el otorgamiento de concesiones de bienes de la nación y el ejercicio del servicio público, en consecuencia, la preservación del interés público.

Tanto la posible comisión de los delitos referidos como los actos de corrupción están evidenciados –en el Hecho número 2 de la presente queja en materia de fiscalización–, el actuar de los sujetos denunciados ha sido sistemático y doloso.

El dolo advertido es acorde a un hecho irrefutable, la corrupción en el ejercicio público que conlleva la participación de actores ajenos al ámbito público, en este caso, los empresarios ligados al Grupo OHL México, es en doble vía: por un lado, el enriquecimiento de los empresarios ligados a OHL México y, por el otro, la obtención de recursos ilimitados para los Gobernadores y su partido político: el PRI. El contubernio entre las partes es indispensable para que ambas obtengan el beneficio perseguido a través de la comisión de las conductas ilegales.

Dados los hechos señalados, tanto esta autoridad electoral nacional como las y los mexicanos, no podemos presumir un actuar típico y lícito del Gobierno del Estado de México, a través de Emilio Gil Valdivia, en su carácter de Subsecretario de Infraestructura Carretera, Vial y de Comunicaciones, Manuel Ortiz García, en su carácter de Director General del SAASCAEM Gabriel Betancourt Garciamoreno, Director General del SAASCAEM, Gerardo Ruiz Esparza, en su carácter de Secretario de Comunicaciones, Apolinar Mena Vagas, en su carácter de Secretario de Comunicaciones, Arturo Enriquez García, en su carácter de Encargado de Despacho de la Dirección General del SAASCAEM, José Román Alcalá Angelino, en su carácter de Director General del SAASCAEM; ni de su contraparte,

OHL México a través Juan Miguel Villar Mir, en su carácter de Representante Legal de OHL México y José Andrés de Oteyza Fernández, a través de las diversas calidades en que ha operado las concesiones referidas.

**Hecho 9. Alfredo Del Mazo autoriza un crédito inconstitucional a OHL como parte de la relación ilegal de apoyo de esa empresa de su equipo político y para fines electorales.**

Con la llegada de Enrique Peña Nieto a la Presidencia de la República y hasta el 6 de enero de 2015, Alfredo del Mazo Maza, actual candidato del PRI al Gobierno del Estado, fungió como director de Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos.

Según consta en la Escritura Pública número 16562 de fecha 23 de octubre de 2008, otorgado ante la fe del Licenciado Fernando Dávila Rebollar, Notario Público, cuyo primer testimonio obra en el Registro Público de Comercio del Distrito Federal, desde el 3 de noviembre de 2008, bajo el Folio mercantil 483328, se constituyó OPI, una subsidiaria más de OHL México S. A. V. de C. V.

Con fecha 13 de diciembre del 2013 se celebró contrato de prenda sobre partes sociales entre Pachira S.L. como deudor prendario y banco Monex S.A. institución de banca múltiple, grupo financiero Monex, como agente de garantía, como acreedor prendario con la comparecencia de OPI.

El 9 de diciembre de 2014 mediante acuerdo CEC39/2014, el Comité Ejecutivo de Crédito de Banobras autorizó la celebración de la garantía de pago oportuno con Organización de Proyectos de Infraestructura (OPI), subsidiaria obligada de OHL, en el que le autoriza un pago oportuno incondicional e irrevocable en relación con certificados bursátiles con clave de pizarra OPI "15U" hasta por 73.9 millones de unidades de inversión, equivalentes a 4 mil 99 millones de pesos, emitidos el 31 de marzo de 2015. Estos hechos resultan inconstitucionales a la luz de que las obligaciones a cargo de una institución de banca de desarrollo como es Banobras, se convierten en un pasivo y en tal sentido sus obligaciones de pago de dinero forman parte de la Deuda Pública Nacional.

Dicha garantía de pago, además, como parte de la relación de connivencia entre OHL y Alfredo Del Mazo, no fue autorizada por el Consejo Directivo de Banobras en términos de lo previsto en los artículos 6 y 7 de la Ley de Deudas, su inconstitucionalidad está además en razón de la violación a lo dispuesto en la Fracción VIII del artículo 73 de la CPEUM, los recursos derivados de los certificados OPI fueron destinados a pagar anticipadamente un crédito otorgado por Goldman Sachs a favor de OPI hasta por 300 millones de dólares

norteamericanos, con parte de estos recursos OPI otorgó a su vez un crédito a la Concesionaria Mexiquense S. A. de C. V. (OHL), como parte del refinanciamiento llevado a cabo por dicha empresa en diciembre de 2013, con cargo al Circuito Exterior Mexiquense.

De este modo y en virtud de la inconstitucional de la garantía de Banobras, Alfredo Del Mazo -titular de esta dependencia en el momento de su autorización- y a partir de los activos inexistentes de la empresa OHL y auditados por Deloitte, generarían un quebranto para Banobras y con ello a la Hacienda Pública Federal. Es indispensable revisar el tipo de transacciones y bienes entre la campaña de Alfredo Del Mazo, la empresa OPI, así como OHL, con el propósito de esclarecer las implicaciones de un crédito de esta naturaleza para el financiamiento de su campaña que, como se ha narrado, es parte de un ciclo que vincula muy claramente a dicha empresa con las elecciones en el Estado de México y en el país.

Debe a su vez investigarse a la empresa Constructora de Proyectos Viales de México (CPVM) -perteneciente a OHL-, y los vínculos que las empresas proveedoras de ésta tienen con la campaña de Alfredo Del Mazo, el partido Revolucionario Institucional y el Estado de México.

El 14 de marzo de 2017, Lourdes Mendoza en el periódico Reforma, revela muy claramente los posibles vínculos que la empresa CPVM podría tener con los casos de corrupción en España.

“En 2010, OHL México llevó a cabo una OPA (México y en el extranjero) por 11,195 mdp, de los cuales 3,708 mdp se fueron directamente a España, a través de OHL Concesiones. Indirectamente, también se fue a España otra cantidad muy importante, a través de Constructora de Proyectos Viales de México (CPVM). El precio por acción fue de 25 pesos. El capital contable en ese entonces (con su manera de reportar sus “otros ingresos de operación” y la “rentabilidad garantizada”) era de 11,802 mdp. El múltiplo precio/valor en libros fue de 3.1x.

En 2013, OHL México llevó a cabo otra OPA (México y extranjero) por 6,993 mdp, de los cuales 3,084 millones se canalizaron a OHL España, a través de CPVM. El precio por acción fue de 29 pesos. El capital contable en ese entonces (con esa misma manera de reportar los “otros ingresos de operación” y la “rentabilidad garantizada”) era de 34,473 mdp. El múltiplo precio/valor en libros fue de 1.26x.

Al día de hoy, el capital contable de OHL México es de 76,129 mdp y el valor contable por acción de aproximadamente 40 pesos. Ahora bien, OHL piensa llevar a cabo una oferta



pública de adquisición de acciones de OHL México con el propósito de deslistarse de la BMV. El precio ronda los 27 pesos por acción. El múltiplo precio/valor en libros sería de sólo 0.68x, es decir, que solo les pagaría a los inversionistas el 68% del valor contable de las acciones. En castellano: cuando OHL México colocó acciones entre el público inversionista, lo hizo en un precio de 1.26 y 3.1 veces el valor contable de esas acciones. Pero ahora que quiere abandonar el mercado para volver a las tinieblas, donde no existe la transparencia pretende pagar un precio de 0.68 veces el valor contable de esas mismas acciones”.

Adicionalmente vale la pena destacar que en junio de 2015 el Instituto Nacional de Transparencia, Acceso a la Información y Protección de Datos Personales (INAI) ordenó a Banobras entregar copia del contrato de Garantía Parcial de Pago Oportuno hasta por 4 mil 500 millones de pesos, firmado el 29 de enero de 2014 con OPI, así como documentación relativa al caso. La solicitud de información fue hecha por un particular, cuando habiéndola solicitado al Banco éste la reservó hasta por 12 años, invocando el secreto bancario argumentando que no era de su propiedad. Así mismo, en otra resolución sobre el mismo tema, el INAI ordenó a Banobras entregar una versión pública de las resoluciones y acuerdos adoptados por sus órganos internos previo a firmar el contrato en comento.

#### **Hecho 10. Ley OHL**

La noche del 12 de febrero de 2015 el Congreso del Estado de México, a iniciativa de Eruviel Ávila, fue aprobada *fast track*, una reforma al Código Administrativo de la entidad para que el gobierno mexiquense pudiera extender las concesiones otorgadas a las empresas, para la operación y administración de las autopistas estatales, aun cuando éstas hayan recuperado su inversión. La reforma fue bautizada como la “Ley OHL”, pues con ella se pretende dar legalidad a la ampliación que el Gobierno del Estado de México ha venido otorgando a OHL en la concesión del Circuito Exterior Mexiquense.

#### **Hecho 11. Gabino Fraga y GAP**

En 1989 Gabino Fraga Mouret creó GAP (Grupo de Abogados Profesionales) compañía que se dedica a la consultoría y asesoría jurídica en materia agraria y de bienes inmuebles.

OHL-México y GAP se asociaron en la construcción del aeropuerto de Toluca “el segundo en importancia del país y que costó mil 100 millones de euros”. En 2003 se conformó la Administradora Mexiquense del Aeropuerto Internacional de Toluca, S.A. de C.V. (AMAIT), filial de OHL México, a quien se adjudicó la concesión por la construcción, operación y mantenimiento del Aeropuerto Internacional de Toluca, ubicado a unos 40 km de Ciudad



de México. AMAIT tendrá la concesión hasta 2055. OHL México cuenta con una participación de 49% en AMAIT, en tanto que el Gobierno del Estado de México y ASA (Aeropuertos y Servicios Auxiliares) poseen cuotas respectivas de 26% y 25%.

El ingeniero Manuel Ortiz García (Director General del SAASCAEM en 2009), en su carácter de Presidente del Consejo de Administración y apoderado legal de la Concesionaria, solicitó mediante escrito sin número de fecha 6 de mayo de 2005, se le otorgara la concesión para administrar, operar, explotar y en su caso construir el Aeropuerto Internacional de Toluca, Estado de México.

La Concesionaria celebró con Aeropuertos y Servicios Auxiliares un contrato de usufructo mediante el cual le otorga el uso y aprovechamiento de los inmuebles donde se encuentra construido el Aeropuerto Internacional de Toluca, por un plazo de veinte años forzosos contados a partir de los cinco días del mes de agosto de 2005, mismo que será prorrogable por el periodo que contemple la Concesión, respecto del predio con superficie aproximada de 475-83-77.5220 hectáreas, que se ubica en el Municipio de Toluca, Estado de México, con el cual la Concesionaria acreditó legalmente la posibilidad de usar y aprovechar el terreno para la prestación de los servicios.

Vale la pena destacar que en el 2016 quien aparece como Representante Legal de Administradora Mexiquense del Aeropuerto Internacional de Toluca, S.A. de C.V. y Director general es Gabriel Betancourt Garciamoreno, Director de Operación del SASCAEM en 2002.

Grupo GAP fue el despacho involucrado en la ampliación de las pistas y de la infraestructura del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de Toluca. En ambas obras jugó un papel clave OHL México.

En 2004, GAP realizó el trabajo para la liberación de derecho de vía a lo largo de 12 municipios del Estado de México, en el tramo que corre de la autopista México-Querétaro hacia el Oriente del Valle de México para entroncar con la autopista Peñón-Texcoco.

En el 2007 participó en la fase II de la construcción del Circuito Exterior Mexiquense para realizar la liberación de derecho de vía a lo largo de 7 municipios para llegar a entroncar hasta la autopista México-Puebla.

En 2008 GAP obtuvo un contrato en el Proyecto del Tren Suburbano La Paz-Texcoco-La Paz, que a la fecha continúa siendo sólo un proyecto.

En 2009 intervino en la consolidación del polígono de 700 hectáreas para la proyectada construcción de una refinería en Hidalgo, Estado gobernado entonces por Miguel Osorio Chong, uno de los hombres más cercanos a Enrique Peña Nieto. En ese mismo periodo laboraron con el gobierno peñista OHL-México e HIGA (propiedad de Hinojosa Cantú).

Gabino Fraga Peña y Alfredo del Mazo mantuvieron hace ocho años una sociedad comercial en un restaurante bar que estaba ubicado en la zona de Polanco, en la Ciudad de México llamado ICE. El 30 de octubre de 2004, el periódico El Universal informó acerca de la reinauguración del restaurante-bar ICE ubicado en la calle de Tennyson de la colonia Polanco. En la nota se especifica que los dueños de este restaurante-bar son: Alfredo del Mazo, Gabino Fraga, Jorge Mijares, Sarita Galindo y Viviana Corcuera, quienes “ofrecieron un coctel a sus invitados con vinos franceses, españoles y chilenos”.

Los vínculos de la familia Fraga con la élite priista son claros. La boda del hijo de Gabino Fraga Mouret en 2001 (Emilio Fraga Hilaire), tuvo como testigo al ex Consejero General del IFE, igualmente priista, Sergio García Ramírez, el alto dirigente del PRI Esteban Moctezuma, el alcalde de Huixquilucan e íntimo de Peña Nieto, Alfredo del Mazo Maza, a Paloma De la Madrid y el propio ex Presidente Miguel de la Madrid.

Por otro lado, Luis Videgaray Caso, además de coordinar la campaña de Enrique Peña Nieto a la Presidencia y la de Eruviel Ávila al Gobierno del Estado de México, es hijo de Luis Videgaray Alzaga, quien era amigo muy cercano de Antonio Fraga Magaña. En 1957 ambos formaron el Instituto Nacional de Valuación.

OHL, HIGA y GAP utilizaron parte del dinero otorgado por el gobierno de Peña en las concesiones para crear un fondo financiero que sería usado cuando Peña estuviera en campaña por la Presidencia, así, el PRI actuó a través de militantes vinculados al Grupo Atlacomulco (padrinos políticos de Enrique Peña Nieto y personajes que siempre han tenido el poder en el Estado de México).

Uno de los socios fundadores de GAP es Gabino Fraga Peña –hijo de Fraga Mouret- quien fue coordinador territorial de los compromisos de Peña en Tlaxcala. Otro de sus hijos es Emilio Fraga Hilaire, medio hermano de Fraga Peña, y dueño de Importadora y Comercializadora Efra.

Efra tenía una cuenta en Monex, número 10240970, en dicho banco facturó más de 70 millones de pesos, que posteriormente servirían para comprar 750 tarjetas y hacer cargos de “saldo prepago”.

Notas periodísticas dan cuenta que en 2015 Gabino Antonio Fraga Peña, quien estuvo relacionado con el caso Monex en 2012 y participó en la campaña presidencial de Enrique Peña Nieto, es investigado en España por realizar posibles operaciones ilícitas en el Banco Madrid.

Fuentes policiales con acceso a un informe del Servicio Ejecutivo de Prevención de Blanqueo de Capitales (Sepblac) sobre los clientes de la filial de la Banca Privat d'Andorra (BPA), citadas por el diario español El Mundo, revelaron que Fraga Peña se encuentra entre los clientes que “han realizado operaciones sospechosas” que no fueron vigiladas con apego a la normativa anti lavado de dinero.

El Sepblac detectó que se recibió una transferencia de México de 445 mil euros (equivalentes a 7 millones 253 mil 500 pesos) que, según las fuentes consultadas, es investigada “porque ese dinero puede corresponder con financiación ilegal de partidos”.

GAP, HIGA, Jiramos de Alejandro Carrillo Garza Sada, GM Global, Monex y Miffel se mencionan en notas periodísticas como los involucrados en el manejo internacional de un fondo financiero en apoyo a Peña.

#### **Hecho 12. Los hechos tienen lugar en un contexto nacional caracterizado por la normalización y generalización de la corrupción**

No podemos obviar que los hechos tienen lugar en una realidad política y social caracterizada por la normalización y generalización de la corrupción. Uno de los problemas principales de nuestro país es la corrupción, si bien es cierto que es un problema histórico, es en las últimas décadas cuando el fenómeno se ha agravado y se coloca al mismo nivel del desempleo, la inseguridad y hasta el de la pobreza. tal vez es uno de los factores responsables de todo ellos.

La corrupción es un mal que permea al país en su conjunto, si bien se observa en las oficinas públicas, también lo vemos en los sindicatos, en el sistema de justicia y en los actos privados en los que las y los ciudadanos tenemos una responsabilidad compartida. Sin embargo, por los datos que existen la corrupción que más afecta a nuestra sociedad es las que se da en las altas esferas del poder, la que cometen los altos funcionarios públicos.

La observamos en los casos como los del Presidente de México y la Casa Blanca; el Secretario de Hacienda –hoy canciller– y su casa de Malinalco; el desfalco multimillonario de recursos públicos en el Estado de México con la compañía OHL a través de sobreprecios; las cientos de empresas fantasma que contrataron con el gobierno de Veracruz; la privatización en favor de amigos y familiares del Gobernador, del territorio protegido en el estado de Quintana Roo y el gobernador de Chihuahua con un banco propio fondado con recursos públicos, son apenas un botón de muestra de lo que sucede en nuestro país. Dinero público que es de todas y todos es usado para sus negocios y prebendas.

Distintos estudios e investigaciones respaldan estas percepciones, algunos datos:

Transparencia Internacional señala que México ha empeorado en la percepción de la corrupción, obteniendo la posición 123 de 176 en el Índice de Percepción de la Corrupción (IPC) en 2016, 28 lugares abajo que los de la última medición. En términos comparativos, nuestra percepción de la corrupción es superior a la de la mayoría de los países de la región, como es el caso de Uruguay (21); Chile (24); Costa Rica (41); Cuba (60), Brasil (79); Argentina, El Salvador (95) y Perú (101), entre otros.

De acuerdo con el Índice Global de Impunidad (IGI) 2015 –elaborado por el Centro de Estudios sobre Impunidad y Justicia de la Universidad de las Américas Puebla y el Consejo Ciudadano de Seguridad y Justicia– México ocupa el lugar 58 de 59 países evaluados por el índice; es decir, se encuentra en el penúltimo lugar. Nuevamente, está por encima de varios países de la región como Colombia (3), Nicaragua (6), Honduras (7), El Salvador (8), Argentina (11), Chile (14), Panamá (22), Paraguay (24), Barbados (25) y Costa Rica (28).

Para más del 90% de los mexicanos la corrupción es un problema y el 80% considera que es un problema serio, de acuerdo con el Barómetro Global de la Corrupción 2013, elaborado por Transparencia Internacional. La Encuesta Nacional de Calidad e Impacto Gubernamental 2015 del INEGI coloca a la corrupción en segundo lugar entre los problemas más importantes para los mexicanos, con 50.9 % de las menciones, sólo por debajo de la inseguridad y antes del desempleo y la pobreza.

Dentro de la tipología de la corrupción encontramos también la que aparece en las campañas electorales. Según los datos de la Fundación Espinoza Yglesias por cada peso público que se gasta, hay tres pesos que no se ven ni se reportan. Este tipo de corrupción toma relevancia toda vez que es la que permite el ciclo del poder, esto es, se invierten