

**Punto de acuerdo por el que se exhorta respetuosamente a la Secretaria de comunicaciones y Transportes, para que analice y de a conocer las medidas, tanto administrativas como penales, que tomará respecto a la indebida concesión realizada por el gobierno del Estado de México en favor de la empresa Aleática, para explotar la autopista México-Querétaro, en los tramos Periférico Manuel Ávila Camacho, desde el Toreó de Cuatro Caminos a Valle Dorado en Tlalnepantla (km. 23+000) y la autopista México-Querétaro en Tepetzotlán, del Km 23+000 al 44+000**

La que subscribe, Juana Carrillo Luna, diputada federal de la LXIV legislatura de la Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, integrante del Grupo Parlamentario de MORENA, con fundamento en lo dispuesto por el artículo 79, numeral I, párrafo II, y 6, numeral I, párrafo I, del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración de esta soberanía la siguiente proposición con punto de acuerdo:

En 2008, el gobierno encabezado por Enrique Peña Nieto otorgó una concesión a la empresa OHL, hoy Aleática, para la construcción y posterior explotación del llamado Viaducto Bicentenario. Dicha concesión se realizó a través de actos de corrupción que, hasta la fecha, se siguen configurando puesto que las operaciones del mencionado viaducto siguen reportando ganancias millonarias para la empresa Aleática y, muy seguramente, para quienes rompieron la ley para el otorgamiento de la concesión.

Se podría decir que existieron dos grandes violaciones al orden jurídico mexicano, la primera de ellas, el otorgamiento de una concesión sobre un bien respecto al cual no se tenía derecho alguno, en tanto que la segunda fue el procedimiento irregular por medio del cual se entregó la concesión.

Por lo que respecta al proceso de licitación, dado que es la violación “menos problemática” -por decirlo de alguna manera-, este tuvo varias irregularidades, entre las que cabe destacar la falta de apego a los lineamientos establecidos por la Federación para el otorgamiento de concesiones, así como el otorgamiento final de la concesión a pesar de que la propuesta económica presentada por Aliática, entonces OHL, era 40 veces menos rentable que la presentada por una de las empresas que entraron en el concurso de licitación.<sup>1</sup>

Para comprender la violación a la ley, entorno al otorgamiento de la concesión, es necesario comprender el estatus jurídico de la vía motivo del presente punto de acuerdo. En ese sentido, el propio gobierno del Estado de México ha reconocido que la autopista donde se ubica el viaducto bicentenario es de jurisdicción federal, lo cual queda evidenciado por el reconocimiento que el propio Estado de México realizó al respecto dentro de la Controversia Constitucional 14/97, en la cuál el Director General de la Junta de Caminos del Estado de México expresó:

*d) Que conforme al artículo 1º, Fracción VI, de la Ley de Vías Generales de Comunicación, la autopista México Querétaro es una vía general de comunicación, es una carretera federal, incluyendo el tramo comprendido entre el Km 11+080 al Km 33+000, dentro del cual se encuentra comprendido el Bulevar Manuel Ávila Camacho, tramo carretero que, por acta entrega-recepción con fecha veintitrés de mayo de mil novecientos ochenta y tres, el organismo público descentralizado Caminos y puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos, en representación de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes lo entregó en supervisión, conservación y mantenimiento a la entonces Junta Local de Caminos del Estado de México hoy ejerciendo dichas atribuciones la Junta de Caminos del Estado de México...*<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> Cfr. <https://www.animalpolitico.com/2020/04/concesion-ilegal-ohl-pena-nieto-fgr/> consultada el 14 de abril de 2020.

<sup>2</sup> Controversia constitucional 14/97, Controversia Constitucional. Caminos y puentes de jurisdicción federal. No se invade la esfera de competencias del municipio, si su supervisión, conservación y mantenimiento se deposita legalmente en un organismo de carácter estatal, aun cuando se encuentren en el territorio de aquel; se puede consultar una versión electrónica en el siguiente enlace: <https://suprema-corte.vlex.com.mx/vid/ejecutoria-controversia-constitucional-29072003> de igual forma, el documento original con el que cuento se encuentra a disposición para su consulta.

De lo anteriormente citado se desprenden dos cuestiones, la primera tal como se mencionó el Estado de México reconoció el carácter de bien de dominio público federal de uso común; de igual forma la única función jurídica que el Estado de México esta facultado para ejercer sobre la autopista México-Querétaro, en los tramos antes mencionados, son las correspondientes a la supervisión, conservación y mantenimiento.

En complemento de lo anterior, la Secretaria de Comunicaciones y Transportes, en respuesta a la solicitud de información pública número 0000900392619, en la que se solicita a la mencionada secretaria informe respecto a si ésta ha celebrado algún acto jurídico por virtud del cual el Gobierno Federal hubiesen cedido, en favor del Estado de México, el derecho para concesionar, en sus diversas vertientes la autopista México-Querétaro en los Km 23+000 al 44+000. Respecto de lo cual la SCT contestó lo siguiente:

*“La Dirección General de Desarrollo Carretero, unidad administrativa competente, adscrita a esta Subsecretaria de Infraestructura hace de nuestro conocimiento que el Gobierno Federal no ha suscrito a través de la Secretaria de Comunicaciones y Transportes (SCT), ni de esa Dirección General algún convenio, contrato, acuerdo, permiso, autorización o licencia en favor del Gobierno del Estado de México, que le dé el derecho a otorgar en concesión al construcción, operación, explotación y mantenimiento de una autopista en los tramos Periféricos Manuel Ávila Camacho desde el Toreo de Cuatro Caminos a valle Dorado en Tlalnepantla (km 23+000 de la autopista México Querétaro) y del 23+000 al 44+000 de la autopista México-Querétaro en Tepotzotlán.”*

Conforme a lo anteriormente mencionado, se puede apreciar que las acciones tanto del las autoridades, personificadas por el entonces Secretario de comunicaciones y Transportes del Estado de México, Gerardo Ruíz Esparza, y de su jefe Enrique Peña Nieto, gobernador del mencionado estado; así como las de la empresa Aleática, entonces OHL, son constitutivas de delito conforme a lo establecido en el artículo 150n de la Ley General de Bienes Nacionales, por lo cual se requiere dar parte a las autoridades competentes para que se abran las carpetas de investigación respectivas.

Las acciones tanto de Gerardo Ruíz como de Enrique Peña, no sólo han constituido un detrimento al patrimonio de la Federación, sino que sus actos de corrupción han generado un detrimento del patrimonio de los mexiquenses por lo cual, en mi calidad de Diputada Federal, no puedo dejar pasar un echo tan ruin como este. Una de las interrogantes más grandes que me surgen entorno a este tema, es aquella respecto al pago de peaje en el viaducto elevado. Mi interrogante surge a partir de tener conocimiento de una serie de oficios, que tuvieron lugar en 2011, entre la Secretaria de Comunicaciones y Transportes del Gobierno Federal y la Secretaria de Comunicaciones y Transportes del Estado de México.

En la serie de oficios mencionada el licenciado Fausto Barajas Cumming, Subsecretario de Infraestructura, después de una exposición sobre la no existencia de facultades para explotar la autopista México-Querétaro, solicita al gobierno del Estado de México que acredite el título jurídico mediante el cual se autorizó o se haya autorizado la explotación la explotación de la vía Federal en comento.<sup>3</sup>

En respuesta al mencionado oficio, Gerardo Ruíz Esparza contestó lo siguiente:

*“En referencia a su oposición 3.-599 de fecha primero de agosto del año en curso (2011), se manifiesta lo siguiente:*

*Que es un hecho notorio, público y verificable que la vialidad a la que se refiere su ocurso no se encuentra sujeta a explotación alguna, ni a pago de peaje alguno.”*

Lo anterior me causa extrañeza por dos razones, la primera de ellas porque, como mexiquense, continuamente hago uso del viaducto bicentenario, prácticamente desde su inauguración, y en cada ocasión he tenido que pagar el no tan barato peaje que en él se cobra; la segunda porque de acuerdo al título de concesión y su anexo 10 en el

---

<sup>3</sup> Oficio No. 3.-599 de la Subsecretaria de Infraestructura, de la Secretaria Comunicaciones y Transportes.

que se establecen las tarifas máximas, desde marzo de 2008 se establecen tarifas tanto para automóviles como para el resto de los medios de transporte, ello a solicitud de la propia concesionaria que, según consta en el anexo 10, “...como consecuencia de la sobreinversión realizada en 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 establecido a valor presente establecido en la definición “Equilibrio Financiero” del mismo título, atento a lo cual y para establecer 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, relativo a las corridas financieras.”<sup>4</sup>

Esto demuestra el cinismo y descaro con el que se manejaron Gerardo Ruíz y Enrique Peña, primeramente, en el Estado de México y después en el ejercicio del cargo Federal, ya que no sólo otorgaron un título de concesión sin tener facultades para ello, sino que, una vez confrontados por tal situación, tuvieron el descaro de afirmar la inexistencia del cobro de peaje alguno. Peña nieta podría argumentar que desconocía las acciones de Ruíz Esparza, pero esa es una justificación bastante pésima ya que desde esto implicaría que Enrique Peña es un completo inepto, incapaz de conocer cada uno de los movimientos realizados por sus secretarios de estado. La otra opción, las más racional dado el historial de ambos personajes, es que Peña fue cómplice y autorizó todos y cada uno de los actos de corrupción, tanto en su gestión como gobernador como de los realizados en su desempeño en la Presidencia de la República.

De lo anterior, me surge una duda más, a donde han ido a parar los recursos que, por concepto de pago de peaje se han obtenido desde 2008 ya que, según Gerardo

---

<sup>4</sup> Acuerdo 01/2011, del cual se anexa copia.

Ruíz no existía cobro de este en el viaducto bicentenario. Dado que a pesar de los dichos del entonces secretario de Comunicaciones y Transportes de la entidad, desde el inicio de operaciones del Viaducto Bicentenario se ha cobrado un peaje, cabe la pregunta, ¿cuánto nos ha costado a los mexiquenses pagar una obra producto de la corrupción?

Por otra parte, esta nueva administración, en honor a nuestra bandera de lucha que ha sido el combate a la corrupción y en cumplimiento de la ley, se hace indispensable que la Secretaria de Comunicaciones y Transportes haga valer el artículo 151 para la recuperación del llamado Viaducto Bicentenario, en beneficio de la federación. Lo anterior toda vez que el “título de concesión” de Aleática, antes OHL, es producto de un acto jurídico nulo ya que el Gobierno del Estado de México nunca ha temido personalidad jurídica para entregar la concesión de la autopista motivo de presente punto de acuerdo.

Los diversos documentos citados, se adjuntan al presente con la intención de que se cuente con la mayor información para la discusión del mismo.

Por lo hasta aquí expuesto, se somete a consideración de esta honorable asamblea la siguiente:

### **Proposición con Punto de Acuerdo**

**Primero. - La Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, exhorta respetuosamente a la Secretaria de Comunicaciones y Transportes para que, en el ámbito de sus respectivas competencias, realice las acciones administrativas necesarias para la recuperación del Viaducto Bicentenario en favor de la federación y, ante la situación de emergencia lo mantenga con libre paso durante la pandemia.**

**Segundo. - La Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, exhorta respetuosamente a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para que, de conformidad con la Ley de Vías Generales de Comunicación, de parte a las autoridades correspondientes respecto a los actos delictivos cometidos en detrimento de la federación.**

**Tercero. - La Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, exhorta respetuosamente a la Auditoría Superior de la Federación, para que en ejercicio de sus facultades de fiscalización, analice los alcances del perjuicio que sufrió la hacienda pública de la Federación por la realización del acto ilícito cometido Enrique Peña Nieto y Gerardo Ruiz Esparza en su gestión dentro del gobierno del Estado de México.**

**S u s c r i b e**

**Dip. Juana Carrillo Luna**

Palacio Legislativo de San Lázaro, a 20 de abril de 2020