



Gana ICA obra de forma ilegal y con trampas

La empresa compra a funcionarios de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para adjudicarse la construcción de la carretera Playa del Carmen-Tintal

PLAYA DEL CARMEN, Quintana Roo.- Amparada en su poder económico, la empresa Ingenieros Civiles y Asociados (ICA) compró a funcionarios de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) para adjudicarse la construcción de la carretera Playa del Carmen-Tintal.

Incluso, la Auditoría Superior de la Federación (ASF), solicita la intervención de la obra bajo el número de control DGAFFA/SIIC/018/2013 con fecha del 5 de noviembre de 2013, ya que la construcción de la carretera fue otorgada de manera ilegal al Consorcio del Mayab SA de CV, filial de ICA, responsable también del ecocidio cometido hace unos días en Playa del Carmen, al romper la tubería general del drenaje y ocasionar que millones de litros de aguas negras se fueran a los mantos acuíferos de la zona.

Sin embargo, ICA no sólo sirvió para comprar a los funcionarios en turno de la SCT que alteraron títulos de concesión para construir la autopista que unirá a los municipios de Solidaridad y Lázaro Cárdenas con la carretera de cuota Cancún-Mérida, sino que se valieron de documentos alterados para manipular a instituciones financieras, como Moody's de México y el Deutsche Bank México, en la creación de un fideicomiso que el día de hoy respalda Certificados Bursátiles que fueron ofrecidos en dos series en octubre de 2012 por un monto total de 4 mil 500 millones de pesos.

Documentos que obran en poder de Grupo Editorial La Verdad, ponen al descubierto que ICA, por medio de su filial Consorcio del Mayab SA de CV, se suma al escándalo de las empresas que violentaron las leyes, sobornaron a funcionarios y alteraron acuerdos para obtener millonarios contratos de obras y servicios por parte del gobierno federal durante el sexenio del ex presidente Felipe Calderón Hinojosa, como fue el caso de contubernio entre Oceanografía y Pemex. En esta ocasión es ICA y la SCT.

INCUMPLIDOS

El Resultado de la Fiscalización Superior de la Cuenta Pública 2012 revela que el dictamen de la auditoría realizada a la SCT, en torno a la forma en la que se otorgó la concesión para construir la carretera Playa del Carmen-Tintal al Consorcio del Mayab SA de CV, filial de ICA, la ASF, determina que “no se cumplió con las disposiciones normativas aplicables al otorgar ampliaciones y prórrogas a las vigencias de los títulos de concesión de los tramos carreteros señalados.

“La SCT otorgó sin el concurso público que señalan las disposiciones legales, la concesión de los tramos carreteros Cedral-Tintal con una longitud de 10 kilómetros, y Tintal-Playa del Carmen, incluidos los entronques Cedral y Tintal, con una longitud de 44 kilómetros, por medio de la concesión que regula el tramo Kantunil-Cancún”.

El documento de la Auditoría Superior de la Federación agrega que “por otra parte, no acreditó el pago del concesionario por el aprovechamiento adicional que se debió pagar de conformidad con lo dispuesto por la SHCP al autorizar las contraprestaciones de la concesión.

La SCT no acreditó haber llevado a cabo las gestiones necesarias a efecto de que la SHCP fijara las contraprestaciones que se debían pagar por la concesión de dichos tramos, así como los aprovechamientos adicionales que se debían cubrir por la extensión del plazo autorizado en la primera modificación.

Como se recordará el 5 de diciembre de 1990, la SCT autorizó al Consorcio del Mayab SA de CV, filial de ICA el título de concesión con vigencia de 17 años ocho meses, para construir, explotar y conservar el tramo Kantunil–Cancún con una longitud de 250 kilómetros de la carretera Mérida-Cancún, en los estados de Yucatán y Quintana Roo, en el que se obligó al pago de la contraprestación del 0.5% de los ingresos tarifados que reciba de forma anual.

En la revisión del título realizado por la ASF, se observó que en la condición décima tercera, la SCT estableció el derecho de ampliación de la concesión en un tramo de la carretera, y dejó en blanco el espacio de los kilómetros autorizados, dejando a su consideración la extensión de la ampliación por otorgar sin delimitar el kilometraje concesionado y la ubicación del mismo.

Según el órgano fiscalizador encontró que el título de concesión había sufrido dos modificaciones, las cuales se describen a continuación: “Primera Modificación. El 16 de noviembre de 1994, la SCT autorizó la extensión del plazo de vigencia de la concesión a 30 años contados a partir del 5 de diciembre de 1990, debido a que durante el tiempo de operación de la carretera, el aforo había sido menor a lo previsto, y por tanto los ingresos captados no fueron los esperados; asimismo, la concesionaria solicitó ajustar el programa financiero del proyecto, y modificó la condición décima tercera para establecer el derecho a una ampliación de la concesión en un tramo de carretera que no exceda la longitud de la vía general de comunicación originalmente concesionada.

Y la Segunda Modificación se realizó el 28 de julio de 2011, cuando la SCT autorizó incorporar a la concesión los tramos Cedral–Tintal con una longitud de 10 kilómetros y Tintal–Playa del Carmen, incluidos los entronques Cedral y Tintal, con una longitud de 44 kilómetros para construir, conservar, mantener, operar y explotar la autopista; de igual forma se estableció que el plazo de la concesión se prorrogaría para autorizar una vigencia adicional por 30 años, o por el que resulte necesario.

CAMBIOS

INJUSTIFICADOS

Por lo anterior, la ASF observó que “los tramos entregados en la segunda modificación realizada el 28 de julio de 2011 no pertenecen al tramo originalmente concesionado, por lo cual no debió considerarse como una ampliación adicional y debió someterlo al concurso público que establece el artículo 7 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal”.

Además, el documento en poder del Grupo Editorial La Verdad señala que “la SCT no acreditó haber llevado a cabo las gestiones necesarias a efecto de que la SHCP fijara las contraprestaciones que se debían pagar por la concesión de dichos tramos, así como los aprovechamientos adicionales que se debían cubrir por la extensión del plazo autorizado en la primera modificación.

Luego de que la auditoría diera su dictamen, la SCT intentó aclarar que los trámites de adjudicación de la obra se realizaron con base en las leyes vigentes en aquel año y en estricto apego a las disposiciones oficiales que permitían ampliar las concesiones.

Sin embargo, la ASF revira explicado que la ley vigente no contempla la situación de otorgarle ampliaciones para la construcción de un tramo distinto al concesionado, lo cual resulta lógico ya que únicamente se concesionan los tramos previamente planeados y autorizados en los programas de referencia.

NO

HUBO

CONCURSO

Además, la necesidad de construcción del nuevo tramo adherido a la concesión, se dio hasta los ejercicios de 2009 y 2011, y por tanto, su otorgamiento se debió dar en los términos que establece la LCPAF, la cual dispone que para otorgar en concesión la construcción, operación, explotación, conservación y mantenimiento de los caminos y puentes, se debe celebrar el concurso público correspondiente.

Por lo anterior, la ASF concluye que el otorgamiento de la concesión para construir, conservar, mantener, operar y explotar, los tramos Cedral – Tintal, incluidos los entronques Cedral y Tintal, fue otorgada sin el concurso público.

Por otra parte, aceptando sin conceder que la ampliación de la concesión fue otorgada en términos de ley, el concesionario debió haber pagado un aprovechamiento adicional, tal como lo determinó la SHCP al autorizar las contraprestaciones de la concesión en términos del artículo 15, fracción VIII de la LCPAF. Al respecto, se emitió una Solicitud de Intervención a la Instancia de Control núm. DGAFFA/SIIC/018/2013 del 5 de noviembre de 2013.

MANIPULÓ

INFORMACIÓN

Pese a esta ilegalidad, el Consorcio del Mayab SA de CV, filial de ICA, manipuló la información para que Moody's de México asignara calificaciones iniciales de Aa2.mx (Escala Nacional de México) y Baa3 (escala global, moneda local) a los Certificados Bursátiles Fiduciarios ("Certificados Bursátiles" ó "Cebures") que fueron vendidos por Consorcio del Mayab S.A. de C.V. ("Mayab"), a El engaño través de un fideicomiso emisor y de fuente de pago con Deutsche Bank México como fiduciario.

Los Certificados Bursátiles fueron ofrecidos en dos series en octubre de 2012. Los Cebures Serie A estarán denominados en pesos mexicanos y serán emitidos por un monto de 1,500,000,000, mientras que los Cebures Serie B estarán denominados en Unidades de Inversión (UDIs) y serán emitidos por un monto equivalente a \$3,000,000,000 de pesos. La tenencia de la deuda de ambas series es de 22 años. Las calificaciones tienen perspectiva estable.

El argumento de ICA a las instituciones financieras fue que la Autopista del Mayab es una carretera de peaje de 250 Km y dos carriles de cada sentido. "El ahorro de tiempo es considerable, de alrededor de una hora si se transita todo lo largo de la carretera. Las leyes mexicanas obligan al gobierno a proporcionar una carretera libre alternativa para todos los usuarios de carreteras de peaje. La carretera libre existente no parece ejercer mucha presión competitiva ya que solo tiene un carril en cada sentido y no se percibe tan segura como Autopista del Mayab.

ALEJANDRO VARGAS