

**SAMUEL
GARCÍA**

samuel@arenapublica.com



EL OBSERVADOR

@SamuelGarciaCOM

www.samuelgarcia.com

OHL y el control de daños

La mina de oro que ha sido hasta ahora México para la constructora española OHL podría entrar en declive por el escándalo de corrupción desatado la semana pasada.

Esa es la principal conclusión a la que ha llegado la calificadora Moody's y que le ha llevado a poner en revisión, con posible reducción, de la calificación de su deuda.

Y es que OHL es una empresa que ha basado su enorme éxito empresarial en México en sus relaciones con el gobierno de Enrique Peña Nieto; primero durante su gestión en el Estado de México entre 2005 y 2011 y, luego, a partir de 2012, cuando Peña Nieto llegó a Los Pinos. Los grandes contratos de infraestructura que hicieron de OHL México su filial más rentable y con mayores beneficios, se dieron precisamente en este periodo, como lo mostramos aquí ayer.

Por eso es que su probable responsabilidad en actos de corrupción en los contratos que tiene firmados con el gobierno, no sólo es un asunto reputacional para la empresa. Ello determinará en buena medida su futuro financiero y empresarial en México y en España, dada la alta dependencia que tiene la empresa española de su filial mexicana. Un dato lo dice todo: México le genera el 77% de sus beneficios brutos (Ebitda).

El punto fino para Moody's —y que aquí lo apuntamos ayer— es que este escándalo de corrupción le complicará a OHL hacer nuevos negocios en el país y ejercerá presión en sus actuales contratos y, por lo tanto, en sus flujos futuros.

La razón es obvia. El gobierno de Peña Nieto está —otra vez— en medio de un verdadero terremoto de corrupción e intentará alejarse lo más rápido posible. Esa fue la estrategia que aplicó en el pospuesto proyecto de construcción del tren México-Querétaro, en la licitación de la tercera cadena de televisión y, por supuesto, en el caso Casa Blanca. En todos estos casos los empresarios involucrados en presuntos favoritismos o conflictos de interés con el círculo cercano al Presidente tuvieron que alejarse de los contratos públicos, por lo menos por un tiempo, para no salpicar más la figura presidencial.

En el caso de OHL las repercusiones para el Presidente y su círculo

cercano podrían ser mayores. No sólo por la fuerte sospecha que desde un inicio despertó las adjudicaciones de importantes proyectos desde el gobierno estatal y luego federal, sino porque es evidente que detrás de estas revelaciones se encuentran poderosos contrincantes empresariales que se sienten perjudicados y agraviados por los intereses del círculo presidencial.

De allí que rápida e inusualmente el presidente de OHL, Juan Andrés de Oteyza, haya catalogado el asunto como un fraude (aunque Oteyza no tomó acciones en su momento). La intención fue enviar el mensaje de que éste es asunto de OHL y por lo tanto se harán las investigaciones internas del caso con un auditor independiente. Y con ello se intentó cercar el caso y no dejarlo crecer en sus inevitables tentáculos hacia el Estado de México y mucho menos hacia la administración estatal anterior que encabezaba Peña Nieto.

Esa lectura de impactos se desprende de la argumentación de Moody's para, posiblemente, reducir la calificación de OHL.

Ahora habrá que ver qué dicen a todos estos presuntos comportamientos irregulares —y no solo los relativos al Viaducto Bicentenario— autoridades como la Secretaría de la Función Pública o la propia Auditoría Superior de la Federación, dado que existen recursos federales involucrados.

En todo caso lo que revelan las grabaciones telefónicas es una práctica común entre directivos de la empresa y funcionarios del gobierno.

ACUSE. Respecto a lo escrito ayer, la SCT puntualiza que el aeropuerto de Toluca fue ampliado y remodelado por DIMSA, ICA realizó los trabajos de pista y torre de control y el financiamiento corrió a cargo del gobierno federal. En tanto que la autopista Atizapán-Atlacomulco es una concesión federal cuya obra se realizará con dinero de la concesionaria.

A lo dicho por la SCT hay que agregar que OHL posee el 49% de AMAIT, la concesionaria del aeropuerto de Toluca hasta el año 2055.