

2025-08-18

### Exfuncionario calderonista ligado a empresas de telepeaje busca recuperar contratos en Capufe

Autor: Arturo Rodríguez García

Género: Nota Informativa

<https://www.proceso.com.mx/nacional/politica/2025/8/18/exfuncionario-calderonista-ligado-empresas-de-telepeaje-busca-recuperar-contratos-en-capufe-357061.html>

CIUDAD DE MÉXICO (apro).- En su más reciente licitación, Caminos y Puentes Federales (Capufe) dejó fuera a un bloque de compañías que por más de dos décadas controlaron el mantenimiento y modernización de los sistemas de peaje y telepeaje en autopistas del país.

Entre las empresas excluidas figuran Controles Electromecánicos, Kapsch TrafficCom, SICE e IPTE Soluciones, proveedores históricos que habían mantenido contratos de largo plazo con el organismo. Exdirector de Capufe en sexenio de Peña Nieto es vinculado a proceso por violencia familiar La ASF detecta irregularidades por más de 83 mdp en Capufe

De acuerdo con documentos oficiales, Controles Electromecánicos es propiedad mayoritaria de Neology S. de R.L. de C.V., que desde el 31 de julio de 2014 posee el 80% de sus acciones. En 2021, el fondo AINDA Energía & Infraestructura, dirigido por el exsubsecretario de Transporte, Manuel Rodríguez Arregui, anunció una inversión de 38 millones de dólares en Neology México, operación que consolidó la convergencia entre su portafolio privado y un proveedor con trayectoria en sistemas de telepeaje.

Es precisamente este sector el que hoy vive un reacomodo en Capufe.

Investigaciones previas (Expediente: IO-003-2018) de la Comisión Federal de Competencia Económica (Cofece) han documentado que, durante años, proveedores ahora excluidos (Controles-Neology, Kapsch y, SICE) participaron en licitaciones con precios idénticos, rotación de ganadores y consorcios recurrentes que limitaron la competencia.

Ejemplo de los anterior fueron los procesos E96-2017 y la T19-2012, relacionados con el suministro y mantenimiento de equipos de peaje, sistemas inteligentes de transporte, centros locales de control y centros de liquidación.

Además, informes de Capufe detallan que en 2024 Controles Electromecánicos acumuló 312 penalizaciones por un monto total de 2 millones 166 mil 929 pesos, mientras que Kapsch recibió 282 penalizaciones por 1 millón 944 mil 804 pesos, ambas derivadas de incumplimientos en mantenimiento correctivo.

A esto se suma un episodio más grave: áreas de seguridad del gobierno federal investigan un presunto sabotaje a decenas de casetas de cobro operadas por Capufe.

De acuerdo con los reportes preliminares, se habrían detectado accesos desde escritorios remotos desde los cuales se desactivaron equipos, se alteraron algoritmos y se boicoteó el cobro automático de los TAG.

Dichas anomalías, que afectaron a miles de automovilistas, apuntan a un conocimiento detallado de la infraestructura tecnológica. Los nombres de Controles Electromecánicos y Kapsch TrafficCom aparecen en las investigaciones iniciales.

En este contexto, fuentes gubernamentales han confirmado a Proceso que Manuel Rodríguez Arregui ha sido

visto sosteniendo reuniones con altos mandos de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT) donde buscaría impulsar que las empresas vinculadas a sus intereses recuperen los contratos perdidos en el proceso LA-09-JOU-009JOU001-N-91-2025, en el que el organismo adjudicó el servicio de mantenimiento a nuevos proveedores.

Asimismo, trascendió que Rodríguez Arregui comenzó a difundir versiones sobre supuestos sobrepuestos en la reciente adjudicación, aunque las autoridades señalaron que las propuestas de los proveedores excluidos eran incompletas y no cubrían todas las partidas requeridas.

De hecho, en el proceso previo, firmas como Revenue, Controles Electromecánicos y Kapsch TrafficCom obtuvieron contratos, proporcionalmente, hasta 8% más caros en mantenimiento correctivo y 1% en preventivo que la oferta vigente, sin evidencia de que dichos servicios se ejecutaran a plenitud.

La relevancia pública del caso es doble: por un lado, Rodríguez Arregui ocupó posiciones clave en el Gobierno federal durante el sexenio de Felipe Calderón: Subsecretario de Transporte en la SCT, coordinador de asesores en la misma dependencia y Oficial Mayor en Gobernación, antes de transitar al sector privado con intereses directos en la misma industria en la que su exdependencia tomaba decisiones estratégicas, un caso más de puerta giratoria.

Por el otro, el control accionario de Neology, sobre la que AINDA Energía & Infraestructura tiene injerencia, compromete la imparcialidad con la que el empresario pudiera intervenir o cabildar en procesos que involucren a las firmas de las que es socio.

El caso ha escalado hasta la Presidencia y la SICT, a cargo de Jesús Antonio Esteva Medina, donde según se ha anticipado al reportero, se evalúa presentar denuncias formales con miras a judicialización por la dimensión del daño a vías de comunicación y la afectación de miles de usuarios.