


**ESTRICTAMENTE
PERSONAL**

Raymundo Riva Palacio

 Opine usted:
 rrivapalacio2024@gmail.com

 @rivapa_oficial


Corrupción en Capufe

Dentro de Morena siguen los jaloneos, entre quienes quieren poner las cosas en orden y acabar con la galopante corrupción que les heredó el gobierno de Andrés Manuel López Obrador, y quienes quieren mantener los privilegios que les dio el régimen a sus cercanos y amigos. La presidenta Claudia Sheinbaum dice estar comprometida con el combate a la corrupción, pero barrer el primer piso de la transformación está resultando más difícil de lo que podría haberse imaginado. Otro caso de cómo el fenómeno se mantiene sin castigos ejemplares en el primer tramo del segundo piso es el de Capufe, el acrónimo de Caminos y Puentes Federales, por donde se escurren anualmente, sin que nadie lo note, 10 mil millones de pesos.

Esa cifra es la merma que existe por el pago en efectivo en las casetas de las autopistas y carreteras, donde se realizan alrededor de 900 millones de cruces al año. Si se toma en cuenta que sólo 9.7% del parque vehicular tiene un TAG, se puede ver la dimensión del total de las transacciones con dinero constante y sonante. Deficiencias tecnológicas en los equipos afectan el telepeaje—como la baja velocidad con la que tienen que pasar los vehículos para que lean la tarjeta— y la logística en el país se agregan a las opera-

ciones manuales, en donde se concentra la corrupción.

En las últimas semanas se ha dado una purga en Capufe, derivada de las querellas de varias empresas por el resultado de la licitación de los equipos de cobro en las vías de Capufe, la Red de Autopistas Concesionadas al Fondo Nacional de Infraestructura y la autopista México-Puebla, que se entregó el 31 de julio. El columnista Alberto Aguilar publicó en su momento que los postores mencionaron indicios de corrupción en el proceso, que abarcó 18 partidas, de las cuales se adjudicaron 11 y siete fueron declaradas desiertas.

Aguilar dijo que cuatro empresas con capacidad probada—incluida una que tiene buena parte del sistema de telepeaje en Estados Unidos— fueron descalificadas, mientras OfiStore, sin experiencia en el ramo—de acuerdo con expertos— y dedicada a servicios de papelería y rentas de equipo de cómputo, se llevó seis partidas, pese a que su oferta estuvo 140% por arriba del precio de las actuales proveedoras y 322% por encima de las propuestas más bajas.

La adjudicación a OfiStore provocó un escándalo, aunque intramuros, con denuncias penales contra una decena de funcionarios de Capufe por los posibles delitos de fraude

y corrupción, uso ilícito de atribuciones y facultades, abuso de autoridad, ejercicio ilícito del servicio público y usurpación de funciones. Uno de ellos es Óscar Ramírez Cruz, que era subintendente de la Subdirección de Sistemas Electrónicos de Peaje, a quien OfiStore acreditó ante las autoridades de Comunicaciones y de Capufe mismo—donde estaba en la nómina— como el experto en los servicios que estaban licitando.

No se sabe si la trampa e ilegalidad en la que incurrieron fue un descuido, cinismo, o porque tenían un padrino que les permitiría salirse con la suya; pero la molestia de los postores que perdieron se incrementó y las quejas llegaron a los más altos niveles de las dos secretarías. Lo que escucharon de viva voz se amplió en una de las denuncias penales, donde una de las empresas inconformes, Controles Electromecánicos, S.A. de C.V., detalló una serie de irregularidades de pruebas en que, a su juicio, incurrieron funcionarios de Capufe para beneficiar a OfiStore, porque al mismo tiempo, la reprogramación de pruebas que le concedieron a esa empresa se la negaron a otras, como Telemática, pese a



tener fallas similares.

Entre las irregularidades en la reprogramación de pruebas, documentaron:

1. Uso de un aplicativo no autorizado, que son aplicaciones informáticas o *software*. Según la denuncia, OfiStore declaró que usaría el aplicativo proporcionado por Capufe, pero utilizó su propio *software*, lo que contradecía los protocolos establecidos en los apéndices de la convocatoria.
2. Pruebas incompletas o simuladas en las plazas seleccionadas para las pruebas, donde registraron falta de evidencias de lectura de TAG con los tres protocolos requeridos, como la clasificación vehicular incompleta, usando sólo una categoría cuando se requerían hasta nueve, y utilizaron el mismo vehículo para simular diferentes clases vehiculares.
3. Horarios irregulares, permitiendo que las pruebas se iniciaran fuera del horario establecido.
4. Similitud sospechosa entre dos pruebas, que se realizaron en días distintos y plazas diferentes, que tuvieron horarios idénticos de inicio y cierre; además de que se utilizaron los mismos vehículos y matrículas en los cruces.
5. Falta de supervisión transparente. En algunas pruebas no hubo testigo social ni personal del OIC, el Órgano de Control Interno de Capufe. Las actas tampoco incluyen identificaciones del personal que supervisó.

Las dos denuncias presentadas: una penal –denuncia de hechos– y otra ante el OIC de Capufe –por faltas administrativas– fueron presentadas en Morelos, donde está el organismo público descentralizado, a mediados de agosto, y provocaron una sacudida dentro de las áreas competentes en el gobierno federal. Al menos cuatro personas fueron llamadas a declarar y, de acuerdo con lo que ha trascendido, coincidieron en señalar que actuaron por “instrucciones superiores”.

Después de los testimonios, varios funcionarios de Capufe fueron despedidos, entre ellos Martha Elena Meza Olivares, subdirectora de Sistemas Elec-

trónicos de Peaje, imputada en la querrela que presentó Controles Electromecánicos, S.A. de C.V. ante el Ministerio Público Federal. El director del OIC de Capufe, José Álvaro Vaqueiro, fue removido por la Secretaría Anticorrupción y Buen Gobierno. Un funcionario de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes dijo que las investigaciones siguen su curso y “van muy bien”, y en el OIC de la secretaría piensan que tienen un expediente “contundente”.

Sin embargo, ejecutivos de algunas de las empresas que reclamaron el fallo del concurso son menos optimistas. La controvertida licitación era el primer paso, detalló Aguilar, para transitar hacia el uso obligatorio del TAG, de manera gradual, a partir de enero del próximo año, e ir reduciendo la merma anual de 10 mil millones de pesos. Pero, para que ese camino sea exitoso, necesitarían limpiar la casa de corrupción, algo que en este momento no parece avanzar.

