

2023-10-02

En 12 años Viaducto Bicentenario incrementó peaje 337%

Autor: Redacción

Género: Nota Informativa

<https://elcapitalino.mx/nacion/en-12-anos-viaducto-bicentenario-incremento-peaje-337/>

Tarifas

Una de las principales razones para que la empresa OHL ganara la licitación fue el costo del peaje: \$1.20 pesos por kilómetro recorrido, pero este cobro se ha incrementado de manera significativa a lo largo de los años.

En un principio operaba un tramo de sólo cuatro kilómetros Toreo-Lomas Verdes, cuando se inauguró la última etapa del VB (24 de noviembre de 2010), el cobro por recorrer los 22 kilómetros era de \$27.94 pesos, o sea \$1.27 pesos en promedio por kilómetro.

De acuerdo con la página de la actual operadora Aleatica (antes OHL), el incremento de las tarifas se realizará anualmente conforme al Índice Nacional de Precios al Consumidor (INPC), excepto los años comprendidos entre 2013 y 2015, en donde se adicionó un 25 por ciento.

Asimismo, advierte que las tarifas se ajustarán antes del final del año si la inflación acumulada desde el último incremento es superior a 5 por ciento y éste tiene más de tres meses.

Actualmente, el costo por recorrer los 22 kilómetros del Viaducto Bicentenario es de \$122.31 pesos, es decir, \$5.55 pesos por cada kilómetro recorrido, lo que significa un incremento de 337.76 % de noviembre de 2010 a septiembre de 2023.

Es importante destacar que, durante el periodo de septiembre de 2010 al mes de agosto de 2023, la inflación general fue de 76.22 %, con una tasa promedio mensual de inflación de 3.37 %.

¿QUIÉN OPERA EL VIADUCTO BICENTENARIO?

El Viaducto Bicentenario (VB) inició operaciones el 21 de septiembre de 2009, construido y operado por la empresa española OHL (Obrascón Huarte Lain, S.A.) hoy Aleatica, a través de una concesión entregada en el año de 2008 por el entonces gobernador del Estado de México, Enrique Peña Nieto, en donde hubo una serie de irregularidades y violaciones a la ley, ya que esta nueva vialidad estaba trazada sobre una vía federal, la cual el gobierno mexiquense no tenía la facultad para concesionarla.

De hecho, reporteros de El Capitalino solicitaron al Sistema de Autopistas, Aeropuertos, Servicios Conexos y Auxiliares del Estado de México (SAASCAEM), por conducto del Sistema de Acceso a la Información Mexiquense (SAIMEX), copias de la solicitud al Gobierno Federal para obtener la concesión del tramo federal y poder lanzar la licitación la construcción, explotación, operación, conservación y mantenimiento del "Viaducto Bicentenario".

Además, se solicitó copia de la concesión que otorgó el Gobierno Federal al Gobierno del Estado de México para poder realizar dicha construcción y por ende la explotación y operación del "Viaducto Bicentenario".

Para las solicitudes arriba referidas, el SAIMEX contestó que "Después de realizar una búsqueda exhaustiva en los archivos que obran en la Dirección de Proyectos y Control de Obras, me permito hacer de su conocimiento que no se localizó documento alguno, lo anterior para que sea considerado conforme a lo establecido en el

criterio 14/17, emitido por el Instituto Nacional de Transparencia y Acceso a la Información y Protección de Datos Personales (INAI)".

Sin embargo, y de acuerdo con el propio SAIMEX, el pasado 23 de octubre de 2020, los Gobiernos Federal y del Estado de México, a través de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT) y la Secretaría General de Gobierno mexiquense, firmaron un convenio.

En dicho documento, publicado en la Gaceta del Estado de México, se estableció "fortalecer la coordinación que rige su relación en torno a la conservación, reconstrucción, mantenimiento, operación y ampliación de la autopista México-Querétaro".

Es importante mencionar que el acuerdo fue firmado por el entonces titular de la SICT, Jorge Arganis Díaz Leal y el secretario General de Gobierno, Ernesto Javier Nemer Álvarez, en donde ambos funcionarios reconocieron la validez y legalidad de los actos realizados anteriormente relacionados con el otorgamiento del Título de Concesión para la Construcción, Explotación, Operación, Conservación y Mantenimiento del Viaducto Bicentenario.

Adicionalmente, el SAIMEX refirió que el tramo donde se construyó el Viaducto fue entregado en 1983 al Gobierno del Estado de México, por medio del convenio celebrado entre la Federación, a través de la entonces Secretaría de Asentamientos Humanos y Obras Públicas (actualmente SICT) y el Gobierno del Estado de México.

Asimismo, remarcó que dicha entrega constituye un poder jurídico, de hecho, más amplio que el que derivaría una concesión, pues la Federación cedió al Estado de México sus funciones para que éste las llevara a cabo. Por lo que el Gobierno del Estado de México asumió esas funciones no en búsqueda de un beneficio derivado de la explotación del camino, sino como corresponsabilidad en la prestación de un servicio público.

Entonces, ¿es ilegal la operación del Viaducto Bicentenario por parte de Aleatica? Al parecer, sí, ya que se trata de un segundo piso sobre una vía federal, y el gobierno del Estado de México debió cumplir, primero, con obtener una concesión de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT) para licitar dicho tramo, y después convocar a la licitación conforme las reglas.

Además, acorde con lo expresado por el diputado de la LXI Legislatura mexiquense, Faustino de la Cruz Pérez, el Viaducto Bicentenario es una vía general de comunicación (un bien nacional de uso común) sujeto al régimen de dominio público de la Federación, "que la empresa Aleatica (antes OHL) explota de manera ilegal e impunemente desde hace más de 10 años, al no contar con una concesión del Gobierno Federal, por no tener la autorización previa de la SICT".

Te recomendamos: Sexenio de AMLO, más violento que el de sus cinco antecesores

En este sentido, el pasado noviembre de 2022, integrantes del Congreso del Estado de México, solicitaron al entonces encargado del despacho de la SICT, Jorge Nuño Lara, que procediera a recuperar la vialidad elevada en beneficio de la Nación, y a Luis Gilberto Limón Chávez, secretario de Movilidad estatal, a que dicha dependencia coadyuve con la SICT en la recuperación inmediata del Viaducto.

El mismo De la Cruz Pérez acotó que Aleatica ha explotado en beneficio propio esa vía general de comunicación obteniendo ingresos por montos multimillonarios y lo ha hecho al amparo de una supuesta concesión estatal claramente inconstitucional e ilegal que es objeto y producto de la corrupción de gobiernos estatales anteriores.

Añadió que el pasado 20 de octubre de 2022, el Cuarto Tribunal Colegiado en Materia Penal del Segundo Circuito, al resolver el Amparo en Revisión 141/2022, confirmó el amparo que había sido otorgado meses antes por parte del Juez Decimocuarto de Distrito en el Estado de México en favor del abogado Paulo Díez Gargari, quien durante años ha denunciado la corrupción de Aleatica con distintos gobiernos y que en un acto ciudadano

exigió que la autoridad competente cumpliera su función y recuperara la vialidad.

En su oportunidad, el diputado Mario Ariel Juárez Rodríguez recordó que en noviembre de 2021 propuso solicitar esta información al secretario Luis Gilberto Limón Chávez y enfatizó en que la construcción del Viaducto Bicentenario, desde la publicación de la licitación, estuvo viciada y plagada de irregularidades en el actuar de los servidores públicos en beneficio de la empresa OHL, que fue la única que condicionó la terminación del Viaducto en función del aforo vehicular que le permitiera recuperar su inversión.

Hay que recordar que inicialmente OHL estableció un precio inicial de tarifa de \$1.20 km pero que sus costos de construcción se incrementaron en poco más de 2 mil 700 millones de pesos y solicitó un incremento en las tarifas de 25 por ciento en términos reales e independientemente de los incrementos ya considerados en su propuesta.

En cuanto al convenio de colaboración firmado el 23 de octubre de 2020 entre la SICT y la Secretaría de Gobierno del EdoMéx, Juárez Rodríguez precisó que la empresa Aleatica no tiene derecho alguno en la operación y mantenimiento del Viaducto Bicentenario, toda vez que dicha concesión fue otorgada a empresa OHL.

La misma Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal (LCPAF), en su Capítulo II, Artículo 5to, señala que es de jurisdicción federal todo lo relacionado con los caminos, puentes, así como el tránsito y los servicios de autotransporte federal que en ellos operan y sus servicios auxiliares y que III. Otorgar las concesiones y permisos a que se refiere esta Ley; vigilar su cumplimiento y resolver sobre su revocación o terminación en su caso.

Mientras que el Artículo 6to, especifica que se requiere de concesión para construir, operar, explotar, conservar y mantener los caminos y puentes federales, situación en la que se encuentra el Viaducto Bicentenario.

SANCIONES A FUNCIONARIOS Y EMPRESA

Ahora bien, si se comprueban las irregularidades que cometió el Gobierno del Estado de México, al "irse por la libre" y entregar la concesión del Viaducto Bicentenario a OHL (Aleatica), las consecuencias y sanciones para la empresa y a los funcionarios implicados serían serias y definitivas.

La LCPAF indica en el Artículo 75 que "El que sin haber previamente obtenido concesión o permiso de la Secretaría opere o explote caminos, puentes o terminales, perderá en beneficio de la Nación, las obras ejecutadas y las instalaciones establecidas".

Lo anterior se llevará a cabo una vez que la Secretaría tenga conocimiento de ello, y procederá al aseguramiento de las obras ejecutadas y las instalaciones establecidas poniéndolas bajo la guarda de un interventor, previo inventario que al respecto se formule.

Posteriormente al aseguramiento, se concederá un plazo de 10 días hábiles al presunto infractor para que presente las pruebas y defensas que estime pertinentes en su caso; pasado dicho término, la Secretaría dictará la resolución fundada y motivada que corresponda.

En tanto, la Ley de Vías Generales de Comunicación (LVGC), en el Artículo 523 puntualiza que "El que sin concesión o permiso de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes construya o explote vías federales de comunicación, perderá en beneficio de la Nación, las obras ejecutadas, las instalaciones establecidas y todos los bienes muebles e inmuebles dedicados a la explotación".

Mientras que el 524 faculta a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes asegurar las obras ejecutadas, las instalaciones establecidas y todos los bienes muebles e inmuebles dedicados a la explotación de la vía de comunicación, ocupación de la zona federal; "poniéndolos bajo la guarda de un interventor especial, previo inventario que se formule".

Y de igual manera a la LCPAF, se concederá un plazo de diez días al presunto infractor para que presente las

pruebas y defensas que estime pertinentes en su caso; y pasado dicho término la Secretaría de Comunicaciones y Transportes dictará la resolución que corresponda.

Por lo que respecta a la Ley General de Bienes Nacionales, los Artículos 149 y 150 refieren que "Se sancionará con prisión de dos a doce años a quien use, aproveche o explote un bien que pertenece a la Nación, sin haber obtenido previamente concesión, permiso o autorización, o celebrado contrato con la autoridad competente.

INICIO DE OPERACIONES Y TARIFAS

El Viaducto Bicentenario (VB) es una autopista de peaje concesionada por el Gobierno del Estado de México a través de un proceso de la licitación pública SCEM-CCA-01-07, siendo la ganadora la empresa española OHL (Obrascón Lain Huarte S.A.), quién recibió la asignación el 7 de mayo de 2008 e inició operaciones en septiembre de 2009.

La longitud original del proyecto es de 32 kilómetros y actualmente operan 22 kilómetros. La primera etapa de operaciones del VB (Cuerpo A), arrancó el 18 de septiembre de 2009 con el tramo de 4 kilómetros que corre del Toreo a Lomas Verdes; el 3 de septiembre de 2010 se inauguró el tramo Lomas Verdes-Lago de Guadalupe, con una longitud de 11 kilómetros, y para el 24 de noviembre de 2010 abrió el tramo Lago de Guadalupe-Tepeaca, el cual consta de 7 kilómetros.

La puesta en operación de la segunda etapa del VB (Cuerpo B), inició el 24 de febrero de 2014 con la apertura de la sección de 1 kilómetros Toreo-Av. 1ero de Mayo; para el 23 de diciembre del mismo año se inauguró el tramo Av. 1ro de Mayo-Lomas Verdes de 3 kilómetros.

Es importante mencionar que el complemento de la Etapa II del VB se construirá cuando el Tráfico Promedio Diario Anual (TPDA) alcance o rebase los 55 mil vehículos. En el mismo sentido, la Etapa III (10 kilómetros), arrancará cuando TPDA llegue o exceda los 180 mil vehículos.

ARH RMMM