



111

Preguntas sobre Concesiones de Autopistas en México

CONTENIDO

PREGUNTA	PÁGINA
1. CARACTERÍSTICAS DEL ESQUEMA	1
1.1 ¿EN QUÉ CONSISTE EL CONCESIONAMIENTO DE UNA CARRETERA?	1
1.2 ¿CUÁLES SON LAS PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DEL ESQUEMA?	1
1.3 ¿A QUIÉN SE CONCESIONARÁN LAS CARRETERAS?	2
1.4 ¿CÓMO SE APORTAN LOS RECURSOS PÚBLICOS A LOS PROYECTOS?	2
1.5 ¿CÓMO SE MANEJAN LOS RIESGOS?	3
1.6 ¿QUÉ RIESGOS ASUME LA SCT RESPECTO AL PROYECTO EJECUTIVO?	5
1.7 ¿QUÉ OCURRE SI SE REQUIEREN OBRAS ADICIONALES NO CONSIDERADAS EN EL PROYECTO INICIAL?	5
1.8 ¿ES POSIBLE MODIFICAR EL PROYECTO EJECUTIVO DURANTE LA CONSTRUCCIÓN DE LA OBRA?	5
1.9 ¿DE QUÉ MANERA SE SUPERVISA LA CONSTRUCCIÓN DE LA OBRA?	5
1.10 ¿QUÉ OCURRE SI LA CONSTRUCCIÓN DE LA OBRA SE RETASA POR CAUSAS DE FUERZA MAYOR?	5
1.11 ¿CUÁNDO ENTRA EN OPERACIÓN LA VÍA?	6
1.12 ¿DE QUÉ MODO SE ASEGURA LA ADECUADA CONSERVACIÓN DE LA VÍA?	6
1.13 ¿CÓMO SE DETERMINAN LAS TARIFAS QUE SE COBRAN EN LA VÍA?	6
1.14 ¿CÓMO OPERA EL COMPROMISO DE APORTACIÓN SUBORDINADA?	6
1.15 ¿QUE OCURRE SI LOS INGRESOS DEL PROYECTO RESULTAN SUPERIORES A LOS PREVISTOS?	7
1.16 ¿PAGA ALGO EL CONCESIONARIO AL GOBIERNO POR LA EXPLOTACIÓN DE LA VÍA?	8
1.17 ¿CÓMO SE REALIZA EL SEGUIMIENTO DEL PROYECTO DURANTE SU OPERACIÓN?	8
1.18 ¿QUÉ MECANISMOS ASEGURAN LA ADECUADA OPERACIÓN DEL PROYECTO?	8
1.19 ¿CÓMO SE ATIENDEN LAS CONTROVERSIAS QUE PUEDEN SURGIR ENTRE LAS PARTES?	8
1.20 ¿BAJO QUÉ CONDICIONES SE PUEDE REVOCAR LA CONCESIÓN?	9
1.21 ¿QUÉ PAPEL JUEGA EL ESTADO EN ESTA NUEVA ETAPA? ¿EN QUÉ SE DIFERENCIA DE SU ROL ANTERIOR?	9
1.22 ¿QUÉ ES EL FINFRA? ¿QUÉ RELACIÓN TIENE CON EL GOBIERNO? ¿CÓMO SE FORMALIZA SU APORTACIÓN AL PROYECTO?	9

PREGUNTA	PÁGINA
1.23 ¿ES CIERTO QUE EL NUEVO SISTEMA DESECHARÁ AQUELLAS OFERTAS CUYOS PRESUPUESTOS SEAN INFERIORES EN UN 15% AL PRESUPUESTO BASE? ¿CUÁLES SON LOS OBJETIVOS DE ESTA MEDIDA? ¿EL PRESUPUESTO BASE SERÁ DE CONOCIMIENTO PÚBLICO?	9
1.24 EL NUEVO ESQUEMA DE CONCESIÓN CONTEMPLA LA POSIBILIDAD DE BURSATILIZAR LOS PROYECTOS PARA RECUPERAR LA INVERSIÓN; ¿CON QUÉ HERRAMIENTAS FINANCIERAS SE CUENTA PARA LOGRAR TAL PROPÓSITO? ¿EN QUÉ SE HAN BASADO PARA INCORPORAR ESTA INNOVACIÓN?	10
1.25 ¿QUÉ GARANTIZA QUE AHORA NO HABRÁ RESCATES CARRETEROS?	10
1.26 ¿ES PERFECTIBLE EL ESQUEMA? ¿PUEDEN PROPONERSE CAMBIOS Y/O EFECTUARSE AJUSTES EN EL FUTURO?	11
1.27 ¿CUÁLES SON LOS PRINCIPALES CAMBIOS Y AJUSTES QUE HA SUFRIDO EL PROCESO HASTA LA FECHA?	11
1.28 ¿CÓMO PUEDE PROTEGERSE EL CONCESIONARIO Y/O EL GOBIERNO DE LAS VARIACIONES QUE OCURRAN EN LAS TASAS DE INTERÉS DURANTE EL PLAZO DE CONCESIÓN?	12
1.29 ¿CUÁLES SON LAS MODALIDADES Y LOS REQUERIMIENTOS PARA LA APORTACIÓN DE CAPITAL DE RIESGO?	12
1.30 ¿QUÉ MECANISMO SE OPERARÁ PARA RESOLVER CASOS DE EMPATE?	12
1.31 ¿POR QUÉ INTERESA DIFERENCIAR LA FIGURA DEL CONSTRUCTOR DE LA DEL CONCESIONARIO? ¿NO IMPLICA ESA DIFERENCIACIÓN EL IMPEDIR QUE EL CONSTRUCTOR INCURSIONE EN OTROS NEGOCIOS?	13
1.32 ¿CONSIDERA EL ESQUEMA UN MÍNIMO DE INTEGRACIÓN NACIONAL DEL PROYECTO?	13
1.33 ¿CÓMO SE SEPARARÁ LA FUNCIÓN DEL CONSTRUCTOR DE LA DEL FINANCIERO DENTRO DEL NUEVO ESQUEMA DE CONCESIONES?	13
1.34 EN LAS REVISIONES A EFECTUARSE CADA 5 AÑOS, ¿QUÉ SE HACE SI EL NIVEL DE USO DE LA VÍA CONCESIONADA FUE INFERIOR AL ESPERADO? ¿SI FUE SUPERIOR?	13
1.35 ¿CÓMO ASEGURAR QUE EL CONCESIONARIO VEA EL NEGOCIO COMO UN ASUNTO DE LARGO PLAZO?	13
1.36 ¿QUÉ FORMA ADOPTA LA RESPONSABILIDAD SOLIDARIA DEL LICITANTE GANADOR CON LA EMPRESA CONCESIONARIA?	14
1.37 ¿POR QUÉ SE REQUIERE CREAR A LA EMPRESA CONCESIONARIA PARA PARTICIPAR EN LA LICITACIÓN?	14

PREGUNTA		PÁGINA
1.38	¿QUIÉN CONTRATA A LA CONSTRUCTORA? ¿A LA OPERADORA? ¿LA EMPRESA CONCESIONARIA O EL FIDEICOMISO?	14
2. COMPARACIÓN/RELACIÓN CON EL ESQUEMA ANTERIOR		15
2.1	¿CUÁL ES SU EVALUACIÓN DE LA EXPERIENCIA MEXICANA EN CONCESIÓN DE CARRETERAS?	15
2.2	¿POR QUÉ SE MODIFICÓ EL ESQUEMA DE CONCESIONES?	15
2.3	¿POR QUÉ SE DESARROLLÓ ESTE ESQUEMA?	15
2.4	A GRANDES RASGOS, ¿EN QUÉ SE DIFERENCIA DEL APLICADO ANTERIORMENTE?	16
2.5	¿CUÁLES SON LAS PRINCIPALES DIFERENCIAS DEL NUEVO ESQUEMA CON EL ANTERIOR?	17
2.6	¿CUÁLES SON LAS PRINCIPALES VENTAJAS DEL NUEVO ESQUEMA?	19
2.7	¿CÓMO HA APROVECHADO SCT LA EXPERIENCIA DE LOS ÚLTIMOS AÑOS EN MATERIA DE CARRETERAS?	19
2.8	¿QUÉ GARANTIZA QUE LAS TARIFAS NO RESULTEN TAN ELEVADAS COMO CON EL ESQUEMA ANTERIOR?	20
2.9	¿POR QUÉ AHORA SÍ HABRÁN DE USARSE LAS CARRETERAS CONCESIONADAS?	20
2.10	¿QUÉ GARANTIZA QUE LOS COSTOS DE CONSTRUCCIÓN NO SE ELEVEN POR ENCIMA DE LO ESPERADO?	20
2.11	¿CÓMO SE EFECTÚAN LAS APORTACIONES DE CAPITAL DE LOS CONCESIONARIOS?	20
3. PROCEDIMIENTO PARA LLEVAR A CABO LOS CONCURSOS		23
3.1	¿DE QUÉ MANERA SE LLEVA A CABO LA LICITACIÓN?	23
3.2	¿QUÉ CONTIENEN LAS BASES DE LICITACIÓN Y CÓMO PUEDEN OBTENERLAS LOS INTERESADOS?	23
3.3	¿QUÉ REQUISITOS DEBEN CUMPLIR LOS PARTICIPANTES EN LA LICITACIÓN?	23
3.4	¿PODRÁN PARTICIPAR LOS TITULARES DE CONCESIONES RESCATADAS EN EL NUEVO ESQUEMA?	24
3.5	¿QUÉ ELEMENTOS ADICIONALES NECESITAN LOS PARTICIPANTES PARA INTEGRAR SUS PROPUESTAS?	24
3.6	¿QUÉ PLAZOS SE OTORGARÁN PARA CADA ETAPA DEL CONCURSO?	24
3.7	¿POR QUÉ SE REQUIEREN TIEMPOS TAN LARGOS PARA LA PREPARACIÓN DE LAS PROPUESTAS Y PARA INICIAR LAS OBRAS DESPUÉS DEL FALLO?	25
3.8	¿CÓMO SE RESUELVEN LAS DUDAS DE LOS PARTICIPANTES?	25

PREGUNTA		PÁGINA
3.9	¿QUÉ DOCUMENTACIÓN DEBEN ENTREGAR LOS LICITANTES PARA PARTICIPAR EN EL CONCURSO?	25
3.10	¿CÓMO EVALÚA LA SCT LAS PROPUESTAS DE LOS PARTICIPANTES Y CÓMO EMITE SU FALLO?	25
3.11	¿QUÉ OCURRE UNA VEZ EMITIDO EL FALLO DEL CONCURSO?	26
3.12	¿QUÉ ACTIVIDADES DEBE REALIZAR EL GANADOR DEL CONCURSO INMEDIATAMENTE DESPUÉS DEL FALLO?	26
3.13	¿CUÁNDO, CÓMO Y BAJO QUÉ CONDICIONES SE INICIA LA CONSTRUCCIÓN DE LA OBRA?	27
3.14	¿QUÉ CONTROL TENDRÁ LA SECRETARÍA SOBRE EL COSTO DE LA OBRA?	27
3.15	¿CÓMO SE PRESENTARÁN LAS PROPUESTAS DE LOS PARTICIPANTES EN LAS LICITACIONES?	28
3.16	¿SERÁ POSIBLE NEGOCIAR CARACTERÍSTICAS DEL ESQUEMA DURANTE EL PROCESO DE LICITACIÓN? ¿DESPUÉS DE LA ADJUDICACIÓN?	28
3.17	¿CÓMO VIGILARÁ LA SCT QUE EL CONCESIONARIO REALMENTE APORTE LO QUE OFRECIÓ APORTAR?	28
3.18	¿CÓMO VIGILARÁ LA SCT QUE EL CONCESIONARIO NO OBTENGA UNA TASA INTERNA DE RETORNO SOBRE EL CAPITAL INVERTIDO SUPERIOR A LA QUE TENGA DERECHO A RECIBIR?	29
3.19	¿QUÉ OCURRE SI LA CONCESIONARIA NO ES CAPAZ DE LOGRAR EL CIERRE FINANCIERO?	29
3.20	¿QUÉ PASA SI LA CONCESIONARIA QUIEBRA DURANTE LA VIDA DE LA CONCESIÓN?	30
3.21	¿CÓMO SE EVITA ADJUDICAR LA CONCESIÓN A PARTICIPANTES QUE AL TERMINAR LA OBRA DEJEN ABANDONADA LA OPERACIÓN?	31
3.22	¿QUÉ PASA SI NO SE LOGRA INICIAR LA OBRA DENTRO DE LOS PLAZOS ESTABLECIDOS?	31
3.23	¿CÓMO SE ASEGURA QUE PREVALEZCA UNA VISIÓN DE LARGO PLAZO DEL PROYECTO?	31
3.24	¿POR QUÉ SE PROPORCIONA INFORMACIÓN ACERCA DE LA DEMANDA POTENCIAL DE TRÁNSITO A LOS INTERESADOS Y QUÉ RIESGO ASUME LA SCT AL RESPECTO?	31
3.25	¿QUÉ PASA SI SE PRESENTA SÓLO UN INTERESADO A LOS CONCURSOS?	32
3.26	¿ES APROPIADO OTORGAR EL MISMO PESO A LOS DOS COMPONENTES DEL APOYO QUE EL GOBIERNO FEDERAL PROPORCIONARÁ A LOS PROYECTOS (ES DECIR, EL SUBSIDIO INICIAL Y LA GARANTÍA DE INGRESOS MÍNIMOS)? ¿NO DEBE PESAR MÁS UNO QUE OTRO?	32

PREGUNTA		PÁGINA
4. ALCANCES DEL PROGRAMA		33
4.1	¿CÓMO ESCOGE LA SCT LOS PROYECTOS POR REALIZAR?	33
4.2	¿POR QUÉ ES IMPORTANTE DESARROLLAR JUSTO ESAS CARRETERAS?	33
4.3	¿CUÁNTAS CARRETERAS SE PREVÉ CONCESIONAR?	33
4.4	¿QUÉ RESULTADOS SE ESPERA OBTENER CON EL NUEVO SISTEMA?	34
4.5	¿QUÉ META DE INVERSIÓN MEDIANTE ASOCIACIONES PÚBLICO-PRIVADAS TIENE ESTE GOBIERNO?	34
4.6	DESPUÉS DE MATEHUALA Y AMOZOC-PEROTE, ¿CUÁL ES LA SIGUIENTE CONCESIÓN QUE SCT VA A OTORGAR?	34
4.7	POR QUÉ SON TAN MODESTOS LOS ALCANCES DEL PROGRAMA EN COMPARACIÓN CON LOS DEL PERÍODO 1989-1994?	34
4.8	¿CUÁL ES EL ESTADO DE AVANCE DE ESTE PROGRAMA Y CÓMO HA SIDO, A SU JUICIO, LA RECEPCIÓN DE ÉSTE POR PARTE DEL SECTOR PRIVADO?	35
4.9	¿CUÁNTOS LICITANTES SE INSCRIBIERON EN EL CONCURSO DEL LIBRAMIENTO DE MATEHUALA Y CUÁL FUE EL NIVEL DE SU PARTICIPACIÓN?	35
4.10	¿CUÁNTOS LICITANTES SE HAN INSCRITO EN EL CONCURSO DE LA AUTOPISTA AMOZOC-PEROTE Y CUÁL HA SIDO EL NIVEL DE SU PARTICIPACIÓN?	35
5. PREPARACIÓN DE LOS PROYECTOS		37
5.1	¿CÓMO SE LLEVA A CABO ESA PREPARACIÓN?	37
5.2	INFORMACIONES DE PRENSA ASEGURAN QUE ESTE PLAN CUENTA CON PROYECTOS ÚNICOS, CON MODOS DE FINANCIAMIENTO DIFERENCIADOS ¿QUÉ SIGNIFICA AQUELLO? ¿POR QUÉ SE OPTÓ POR ESTE MECANISMO?	37
5.3	¿QUÉ SE HA HECHO PARA ASEGURAR QUE HAYA PARTICIPACIÓN DE INTERESADOS NACIONALES Y/O EXTRANJEROS?	38
5.4	¿CÓMO VAN A MANEJAR LA TEMÁTICA DE LOS DERECHOS DE VÍA NECESARIOS PARA LAS OBRAS?	38
5.5	¿QUÉ TAREAS SON NECESARIAS PARA PREPARAR LOS PROYECTOS? ¿CUÁNTO TIEMPO TOMAN?	38
5.6	¿CÓMO INTERVIENEN LOS GOBIERNOS DE LOS ESTADOS EN LA PREPARACIÓN DE CADA PROYECTO?	39
5.7	¿CÓMO SE ASEGURA EL CUMPLIMIENTO DE LA NORMATIVIDAD AMBIENTAL?	39
5.8	¿CÓMO SE ASEGURA LA PROTECCIÓN DE SITIOS DE INTERÉS ARQUEOLÓGICO?	40
5.9	¿DE QUÉ MANERA SE RESUELVEN CONFLICTOS POTENCIALES CON OTRAS INSTALACIONES DE INFRAESTRUCTURA (OBRAS DE RIEGO, LÍNEAS ELÉCTRICAS, DUCTOS, VÍAS, ETC.)?	40

PREGUNTA		PÁGINA
5.10	¿QUIÉN PAGARÁ LOS GASTOS ASOCIADOS CON LA PREPARACIÓN DE LOS PROYECTOS?	40
5.11	¿CÓMO SE ATENDERÁN LAS NECESIDADES DE LAS COMUNIDADES ALEDAÑAS AL TRAZO DE LA CARRETERA?	40
5.12	¿QUÉ RESTRICCIONES TENDRÁN QUE CONSIDERAR LOS PARTICIPANTES EN LAS LICITACIONES RESPECTO A LOS BANCOS DE MATERIALES A USAR PARA LAS OBRAS? ¿RESPECTO A LA CONTRATACIÓN DE TRANSPORTISTAS PARA EFECTUAR LOS ACARREOS?	41
6. PERCEPCIÓN EXTERNA		43
6.1	UNA DE LAS CRÍTICAS RECURRENTE DEL SECTOR PRIVADO APUNTA A LA FALTA DE CLARIDAD Y TRANSPARENCIA DE LAS NORMAS DEL SISTEMA. ¿ESTÁ UD. DE ACUERDO? SI EL PROBLEMA ES REAL, ¿DE QUÉ FORMA SE ENFRENTARÁ?	43
6.2	¿QUÉ ACCIONES SE HAN TOMADO PARA ASEGURAR LA PARTICIPACIÓN DE EMPRESAS CONSTRUCTORAS MEXICANAS?	43
6.3	¿QUÉ GARANTIZA QUE EL NUEVO ESQUEMA DE CONCESIONES DE CARRETERAS NO LE VA A PASAR LO MISMO QUE AL AEROPUERTO DE TEXCOCO?	43
6.4	¿QUÉ INTERÉS SE HA DETECTADO POR PARTICIPAR?	44
6.5	¿QUÉ PAPEL DESEMPEÑARÁ CAPUFE EN ESTE ESQUEMA?	44
6.6	¿CÓMO ADMINISTRARÁ LA SCT ESTE ESQUEMA?	44
6.7	¿A QUÉ SE DEBE QUE EL GOBIERNO OTORQUE UN SUBSIDIO A LOS PROYECTOS?	44
6.8	¿POR QUÉ SÓLO SE GARANTIZAN LOS CRÉDITOS OTORGADOS POR LOS BANCOS?	44
6.9	¿POR QUÉ NUEVAMENTE SE PRIVILEGIA A LOS FINANCIEROS A EXPENSAS DE TODOS LOS DEMÁS PARTICIPANTES?	45
6.10	¿CÓMO ASEGURARÁ LA SCT QUE LOS CONCESIONARIOS NO COBREN TARIFAS EXORBITANTES?	46
6.11	¿EN QUÉ MEDIDA REPRESENTA EL ESQUEMA UNA INVITACIÓN ABIERTA A LA PARTICIPACIÓN DE EMPRESAS CONSTRUCTORAS EXTRANJERAS?	46
6.12	¿QUÉ IMPLICA LA PARTICIPACIÓN EXTRANJERA PARA LA INGENIERÍA MEXICANA?	46
6.13	¿CÓMO SE ASEGURA QUE LOS CONSTRUCTORES MEXICANOS NO SE CONVERTIRÁN EN SIMPLES DESTAJISTAS DE LOS CONCESIONARIOS EXTRANJEROS?	47
6.14	¿PUEDEN PARTICIPAR LOS TRES NIVELES DE GOBIERNO EN EL ESQUEMA? ¿DE QUÉ MANERA?	47

1. CARACTERÍSTICAS DEL ESQUEMA

1.1 ¿EN QUÉ CONSISTE EL CONCESIONAMIENTO DE UNA CARRETERA?

Se trata de un acto mediante el cual el Estado otorga a un particular el derecho a prestar un servicio público y a explotar bienes del dominio público, durante un tiempo determinado (hasta 30 años en México), sujeto a diversas condiciones que pretenden preservar el interés público. El nuevo esquema de concesionamiento otorga a los particulares el derecho a construir, operar, conservar, mantener y explotar una autopista de cuota.

Al concluir el plazo de concesión, tanto la carretera como los derechos que fueron concesionados regresan al control directo del Estado.

1.2 ¿CUÁLES SON LAS PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DEL ESQUEMA?

El esquema recoge la experiencia mexicana e internacional de los últimos quince años en la materia. Ha sido específicamente diseñado por SCT y Banobras para la realidad mexicana y bajo el marco jurídico mexicano. El esquema incentiva el cobro de tarifas accesibles para los usuarios, con límites establecidos por la SCT.

El nuevo esquema de concesiones para el desarrollo de infraestructura carretera con participación del sector privado se ha planteado sobre la base de que los tramos carreteros de cuota por construir en los próximos años no son financieramente rentables por sí solos, por lo que plantea la inversión conjunta de recursos públicos y privados mediante mezclas de capital de riesgo privado, créditos bancarios y recursos federales y estatales en proporciones determinadas con base en las características propias de cada proyecto. La mezcla permitirá obtener una tasa de rentabilidad razonable para el capital privado y un uso más eficiente de los recursos públicos.

Las concesiones se otorgarán por el máximo que permite la Ley con objeto de no presionar la velocidad de la recuperación y permitir la obtención de financiamiento a los plazos óptimos que sea posible obtener en el mercado.

Sus principales características son:

- ➔ Las concesiones son otorgadas mediante licitación pública.
- ➔ Se adjudican al participante cuya propuesta técnica y financiera cumple con los requisitos establecidos en las bases del concurso y solicita el menor monto total de recursos públicos.
- ➔ El plazo de concesión es fijo, de 25 a 30 años, conforme a la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.
- ➔ Los proyectos ejecutivos y los estudios de impacto ambiental de las obras son entregados por la SCT a todos los licitantes.

- ➔ Los derechos de vía liberados son entregados por el gobierno al licitante ganador.
- ➔ El gobierno realiza una aportación inicial de recursos públicos a cada proyecto.
- ➔ El gobierno se compromete a efectuar una aportación subordinada, en caso necesario, para asegurar el pago de los créditos usados para la construcción de las obras.
- ➔ El gobierno establece las tarifas medias máximas a cobrar en la vía y establece las reglas para su actualización periódica según el comportamiento de la inflación, de manera que resulten acordes con la capacidad de pago de los usuarios.
- ➔ En caso de que la inversión privada se recupere antes de lo esperado, el excedente se compartirá, conforme a reglas previamente acordadas, entre el concesionario y Banobras, en su calidad de aportante de recursos públicos al proyecto.
- ➔ Ofrece a los inversionistas la oportunidad de participar en negocios rentables.

1.3 ¿A QUIÉN SE CONCESIONARÁN LAS CARRETERAS?

El gobierno federal convoca a una licitación pública para cada proyecto. La concesión se adjudica al participante que formula una oferta técnica y económicamente viable y que solicita la menor cantidad total de recursos públicos para realizar el proyecto y mantenerlo en buenas condiciones físicas, operativas y financieras durante el plazo de concesión. La concesión se otorga a la empresa mexicana de propósito específico que deberá constituir la empresa o consorcio de empresas nacionales y extranjeras que gane la licitación.

1.4 ¿CÓMO SE APORTAN LOS RECURSOS PÚBLICOS A LOS PROYECTOS?

Recursos Públicos para Obra

El Nuevo Esquema parte del principio de reconocer que la mayor parte de los proyectos carreteros importantes para el desarrollo del sector no son financieramente viables por sí solos; es decir, que su capacidad de generar los ingresos necesarios para cubrir la totalidad de la inversión es insuficiente. Por lo tanto, la participación público-privada es indispensable para que los proyectos sean financieramente recuperables y atractivos para la participación de capital de riesgo y abrir la posibilidad de financiarlos a largo plazo.

La aportación de recursos públicos para apoyar la construcción de la obra, en principio a fondo perdido, se efectuará a través del Fondo de Inversión en Infraestructura (FINFRA), con límites máximos establecidos para cada proyecto.

Las aportaciones del FINFRA para la construcción del proyecto se harán conforme al avance de la obra, en forma proporcional y al mismo tiempo que los recursos del capital de riesgo y del crédito. Si la empresa concesionaria no está en posibilidad de respaldar el monto total de sus aportaciones de capital mediante una carta de crédito, las aportaciones del FINFRA se harían conjuntamente con los recursos crediticios, una

vez cubierto en su totalidad el capital de riesgo. El licitante deberá señalar la opción que tomará en caso de que su propuesta resulte ganadora.

La obligación del FINFRA de cubrir la aportación inicial, sólo se hará exigible una vez que la empresa concesionaria haya expedido el Certificado de Inicio de Construcción de conformidad con lo establecido en las Bases Generales de Concurso y en el Título de Concesión, haya celebrado el Convenio de Aportaciones con el FINFRA y exhiba en tiempo los contratos de crédito, debidamente firmados.

Compromiso de Aportación Subordinada

Estos recursos son contingentes, lo que significa que no necesariamente se tendrán que erogar. Ello se debe a que se conformarán como una garantía de ingreso mínimo para cubrir el faltante de ingresos para hacer frente al servicio de la deuda bancaria utilizada en la construcción. El monto de los recursos será aquel que el concesionario haya determinado en su propuesta. Como máximo podrá solicitar una cantidad equivalente al servicio de la deuda, la cual sólo será exigible después de que la SCT haya emitido la Autorización para el Inicio de Operación.

Este mecanismo busca fomentar la participación del financiamiento bancario privado nacional e internacional a plazos consistentes con los tiempos de maduración de los proyectos, al asegurar su recuperación. Esta garantía será cubierta por el FINFRA y se denomina compromiso de aportación subordinada.

1.5 ¿CÓMO SE MANEJAN LOS RIESGOS?

El manejo de riesgos que plantea el nuevo esquema de concesiones obedece a la práctica internacional de financiamiento de proyectos durante los últimos años. Su filosofía es asignar de una manera clara y transparente cada riesgo a la parte en mejores condiciones para manejarlo. Cada participante pondera su exposición al riesgo y establece la forma y nivel de retribución que espera por ello.

Para mitigar los diversos riesgos a que se encuentran sujetos los proyectos carreteros (sociales, económicos, climáticos, jurídicos, técnicos y financieros, entre otros), el esquema identifica los más importantes y establece mecanismos y procedimientos apropiados para hacerles frente, siempre siguiendo el principio de asignar el manejo de cada uno de ellos al participante mejor dotado para hacerlo.

El sistema de control y manejo de riesgos de este esquema de concesionamiento favorece, así, la preservación de la viabilidad del proyecto y la distribución equitativa y transparente de funciones y responsabilidades entre sus participantes.

Los riesgos más importantes del proyecto y la manera de cubrirlos son las siguientes:

RIESGOS	FORMA DE CUBRIRLOS
➔ Proyecto ejecutivo inconcluso	☑ SCT elabora el proyecto ejecutivo completo y lo da a conocer a los concursantes para que presenten sus posturas.
➔ Rezago en la liberación del derecho de vía	☑ SCT llevará a cabo todos los actos jurídicos necesarios para la adquisición y oportuna ocupación del derecho de vía, el cual será entregado al concesionario antes de que se inicie la construcción. ☑ SCT asume el costo de la liberación del derecho de vía y la concesionaria puede reembolsarla al momento en que se inicie la construcción.
➔ Insuficiencia de recursos del concesionario para cubrir aportaciones de capital.	☑ El concursante deberá comprobar que cuenta con el capital requerido para aportarlo al proyecto, mediante carta de crédito.
➔ Sobrecostos por obra adicional y/o extraordinaria.	☑ La concesionaria deberá entregar una garantía (fianza) a favor del fideicomiso por el 100% de su aportación. El monto de la fianza se reducirá conforme avance la obra.
➔ Retraso de obra imputable a la concesionaria	☑ La concesionaria deberá entregar una fianza de cumplimiento a favor del FINFRA y de la SCT.
➔ Precios unitarios subestimados.	☑ Las propuestas con montos inferiores en 15% al presupuesto base elaborado por SCT serán desechadas.
➔ Retraso de obra por causas imputables a la SCT, de fuerza mayor o grave alteración del orden público.	☑ SCT considerará en sus presupuestos anuales partidas que cubran razonablemente estas contingencias.
➔ Sobrecostos de operación.	☑ Cualquier desviación en los presupuestos propuestos por el concesionario correrá por su cuenta.
➔ Sobrecostos de mantenimiento	☑ La concesionaria se obliga a contar con los fondos destinados a la conservación mayor cuando éstos se requieran
➔ Insuficiencia de ingresos por variaciones en el aforo esperado y/o rezago en la actualización de tarifa.	☑ Aforo. - SCT entregará a los concursantes copia del estudio de demanda con que cuenta. El concesionario podrá aprovecharlo o complementarlo con sus propios análisis. ☑ Tarifa Promedio Máxima. - La concesionaria establece tarifas por tipo de vehículo para maximizar el ingreso. Cualquier rezago en la actualización es cubierto por SCT.
➔ Variación en las tasas de interés.	☑ Se minimiza a través de coberturas y supuestos conservadores en la evaluación a largo plazo.
➔ Sobreexposición del banco en el financiamiento global del proyecto.	☑ Con base en los resultados del estudio de demanda, se asumirán supuestos conservadores en la evaluación financiera, a efecto de establecer un nivel de deuda compatible con la capacidad de pago del proyecto.
➔ Menores ingresos a los previstos.	☑ Se cubren únicamente para la etapa de la recuperación del crédito a través del compromiso de aportaciones subordinadas por parte del FINFRA:
➔ La concesionaria no puede operar el tramo por causas de fuerza mayor, cambios legales o desastres naturales.	☑ Seguros
➔ Suspensión de la operación por eventos políticos.	☑ En una primera etapa, SCT lo atiende con el compromiso de aportación subordinada para el crédito.
➔ Construcción de autopistas que compitan con la autopista concesionada	☑ Los efectos posibles se analizarán como parte de la revisión quinquenal de la concesión, para adoptar las medidas que en su caso se requieran.

1.6 ¿QUÉ RIESGOS ASUME LA SCT RESPECTO AL PROYECTO EJECUTIVO?

Antes de la entrega de las propuestas, cuando el proyecto ejecutivo es sometido a verificación por parte de los licitantes, la SCT se obliga a corregir los errores, omisiones o inconsistencias que presente. Posteriormente, no asume responsabilidad alguna por esos motivos, pues ésta le corresponde al concesionario.

1.7 ¿QUÉ OCURRE SI SE REQUIEREN OBRAS ADICIONALES NO CONSIDERADAS EN EL PROYECTO INICIAL?

Todas las obras adicionales no consideradas en el proyecto inicial, que deban ser realizadas para asegurar el adecuado funcionamiento de la vía concesionada, serán pagadas por la SCT con cargo a su presupuesto. Estas obras estarán sujetas a la normativa de la obra pública, razón por la cual se concursarán y adjudicarán por separado.

1.8 ¿ES POSIBLE MODIFICAR EL PROYECTO EJECUTIVO DURANTE LA CONSTRUCCIÓN DE LA OBRA?

El proyecto ejecutivo podrá modificarse durante la ejecución de la obra, previa autorización de la SCT, a petición del concesionario. Sin embargo, los costos que se deriven de estas modificaciones serán absorbidos por el concesionario.

1.9 ¿DE QUÉ MANERA SE SUPERVISA LA CONSTRUCCIÓN DE LA OBRA?

Se encuentra sujeta a tres supervisiones, que deben estar en funciones 30 días antes del inicio de las obras:

- Una llevada a cabo por la SCT, cuyo objetivo es asegurar el cumplimiento de las especificaciones de construcción y de las condiciones establecidas en el título de concesión.
- Otra realizada por una empresa independiente de la SCT y del concesionario, que será contratada por el fideicomiso de administración de la concesión para verificar, entre otras cosas, la congruencia entre el presupuesto de la obra y la realización de los desembolsos, los avances físicos y el proyecto ejecutivo, así como la calidad de los trabajos, los volúmenes y precios de obra y el cumplimiento del programa de construcción.
- La tercera corresponde al concesionario y abarca la verificación de la calidad y las características específicas de cada porción de la obra.

1.10 ¿QUÉ OCURRE SI LA CONSTRUCCIÓN DE LA OBRA SE RETRASA POR CAUSAS DE FUERZA MAYOR?

La SCT extiende el plazo de la concesión por un periodo equivalente al ocupado por los eventos que afectaron la obra. De prolongarse tales causas, el concesionario puede solicitar la terminación de la concesión, lo que implica la pérdida de su capital.

1.11 ¿CUÁNDO ENTRA EN OPERACIÓN LA VÍA?

La empresa concesionaria dispone de un plazo máximo para concluir las obras, llegado el cual (o antes, si ello es posible) solicita a la SCT la verificación del estado de las obras y la autorización para que la vía entre en operación. Al iniciar la operación, el fideicomiso comienza a recibir los ingresos generados por la vía y los aplica conforme a un orden de prelación establecido en el contrato.

1.12 ¿DE QUÉ MODO SE ASEGURA LA ADECUADA CONSERVACIÓN DE LA VÍA?

El concesionario tiene la obligación de contar con los recursos necesarios para cubrir los costos de la conservación mayor cuando ésta se requiera, y es su obligación asegurar que esos recursos estarán disponibles.

La conservación menor, el mantenimiento y la administración de la vía se rigen por un programa que elabora el concesionario y forma parte del título de concesión.

1.13 ¿CÓMO SE DETERMINAN LAS TARIFAS QUE SE COBRAN EN LA VÍA?

La SCT determina la tarifa promedio máxima que puede aplicarse en la vía, por tipo de vehículo o grupo vehicular, considerando las características de cada ruta. La tarifa promedio máxima se formula en pesos por vehículo y se obtiene mediante un procedimiento de cálculo que incorpora el aforo total previsto para la vía y su composición vehicular, así como análisis de rentabilidad y de recuperación de las inversiones realizadas.

El concesionario no puede exceder la tarifa promedio máxima, pero puede aplicar tarifas por tipo de vehículo que resulten más convenientes para el mercado de su autopista. Si en algún período se excede la tarifa máxima establecida, la Secretaría aplicará un ajuste para el siguiente período, cuando se lleve a cabo el ajuste anual de acuerdo con el comportamiento de la inflación.

1.14 ¿CÓMO OPERA EL COMPROMISO DE APORTACIÓN SUBORDINADA?

Para cumplir este compromiso, el FINFRA abrirá una "subcuenta" en la que, con sus propios recursos, se constituirá un fondo contingente por la cantidad solicitada por el licitante ganador, con la que se haría frente al ejercicio del compromiso de aportación subordinada. Las aportaciones que se desembolsen de la "subcuenta" del FINFRA se harán de la siguiente manera:

- ➔ Las aportaciones se harán al fideicomiso del proyecto y tendrán como único destino el pago del servicio de la deuda contratada para la construcción.

- ➔ La disposición de los recursos sería automática y con una periodicidad acorde con el calendario de pagos de la deuda bancaria. Sólo se podrán ejercer los recursos si se presentan los siguientes eventos:
- ➔ Que los ingresos netos generados por el proyecto en determinado periodo más los recursos disponibles en un fondo para el pago del servicio de la deuda sean insuficientes para el pago del servicio de la deuda propuesto para el mismo periodo.
- ➔ Que el licitante ganador haya considerado en su propuesta económico-financiera un monto de compromiso de aportación subordinada para el mismo periodo en el cual se haya presentado la insuficiencia de recursos. El monto que el licitante ganador haya determinado en su propuesta, será el máximo que desembolsará el FINFRA en ese periodo.
- ➔ El FINFRA cubrirá la totalidad de la diferencia requerida, siempre y cuando los recursos por compromiso de aportación subordinada que el concesionario haya solicitado en su propuesta sean superiores o iguales a esta deficiencia de ingresos para cubrir el servicio de la deuda.
- ➔ Si la insuficiencia de los ingresos netos respecto al servicio de la deuda propuesto, es superior a lo que el concesionario solicitó como compromiso de aportación subordinada, el FINFRA sólo pagará lo que el concesionario haya solicitado en su propuesta.
- ➔ Estos recursos serán recuperables parcial o totalmente con los flujos del proyecto, una vez recuperado el crédito y hasta el término del plazo de concesión en caso necesario, ya que su recuperación se realiza en pari-passu con la del capital.

1.15 ¿ QUE OCURRE SI LOS INGRESOS DEL PROYECTO RESULTAN SUPERIORES A LOS PREVISTOS?

La generación de flujos de ingresos superiores a los previstos se traducirá en mayores beneficios para todos los participantes, con los siguientes efectos positivos:

- ➔ El crédito bancario se recuperará con anterioridad al plazo previsto.
- ➔ No habrá necesidad de ejecutar el compromiso de aportación subordinada para hacer frente a faltantes de recursos para servir la deuda.
- ➔ El capital de riesgo, al igual que el crédito, se recuperará anticipadamente y su tasa de rendimiento esperada se alcanzará en un menor plazo.
- ➔ A partir de que se recupere el capital con su rendimiento, se contaría con flujos residuales del proyecto hasta el vencimiento del plazo de la concesión; estos flujos se distribuirían entre el concesionario y el FINFRA.

Cada año, SCT revisará la evolución de la tasa interna de rendimiento del capital de riesgo aportado para la construcción del proyecto. Una vez obtenida la tasa interna de rendimiento propuesta, la empresa concesionaria compartirá con el FINFRA los ingresos netos que genere el proyecto.

1.16 ¿PAGA ALGO EL CONCESIONARIO AL GOBIERNO POR LA EXPLOTACIÓN DE LA VÍA?

Sí, una contraprestación equivalente a un porcentaje de los ingresos de la vía. Esta contraprestación es determinada por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP) a sugerencia de la SCT, y por lo general es del 0.5% de los ingresos tarifados obtenidos anualmente.

1.17 ¿CÓMO SE REALIZA EL SEGUIMIENTO DEL PROYECTO DURANTE SU OPERACIÓN?

El seguimiento general del proyecto es responsabilidad de la SCT, que en todo momento debe preservar el interés público. Si detecta anomalías o desviaciones de los resultados exigidos, adopta las medidas correctivas pertinentes y verifica su cumplimiento. Entre los aspectos que atiende se cuentan:

- ➔ El cobro de tarifas acordes con las bases de regulación;
- ➔ La operación general de la vía y su mantenimiento;
- ➔ El estado físico de la vía;
- ➔ La situación financiera del proyecto;
- ➔ Los aforos, su composición vehicular y su congruencia con las proyecciones viales y financieras del proyecto, y
- ➔ Los tipos, la calidad y la cantidad de los servicios conexos prestados en la vía.

El concesionario también tiene la obligación de dar seguimiento a todos los aspectos del proyecto y atender sus necesidades. Una tercera fuente de seguimiento la constituyen los auditores externos, que el concesionario tiene obligación de contratar durante toda la vigencia de la concesión.

1.18 ¿QUÉ MECANISMOS ASEGURAN LA ADECUADA OPERACIÓN DEL PROYECTO?

Además de contratar diversos seguros (entre ellos los destinados a proteger a los usuarios) para mitigar los riesgos del proyecto durante la etapa de operación, el concesionario entregará dos garantías:

- ➔ Una fianza equivalente al 3% del costo total de construcción de la obra para garantizar el cumplimiento de sus obligaciones;
- ➔ Otra que cubre daños contra terceros y se mantiene vigente por todo el plazo de la concesión.

1.19 ¿CÓMO SE ATIENDEN LAS CONTROVERSIAS QUE PUEDEN SURGIR ENTRE LAS PARTES?

De acuerdo con su naturaleza, son manejadas de distintas maneras:

- ➔ Si su origen es un acto de autoridad (por ejemplo, la revocación de la concesión), se utilizan los recursos de la legislación federal;

- ➔ Si surgen por motivos técnicos o económicos, las atiende un comité de expertos aceptado por ambas partes; de no llegarse a un acuerdo, las partes pueden acudir al arbitraje, cuyo fallo es definitivo y de observancia obligatoria.

1.20 ¿BAJO QUÉ CONDICIONES SE PUEDE REVOCAR LA CONCESIÓN?

La SCT puede dar por terminada la concesión y adjudicársela al licitante que quedó en segundo lugar en el concurso si el concesionario incumple los plazos establecidos para:

- ➔ Constituir el fideicomiso de administración del proyecto,
- ➔ Expedir el certificado de inicio de construcción.

Además de ello, en el título de concesión se plantean los motivos que pueden dar pie a una revocación, que consisten en un incumplimiento grave o reiterado de los términos establecidos en el propio título de concesión por parte de la concesionaria.

1.21 ¿QUÉ PAPEL JUEGA EL ESTADO EN ESTA NUEVA ETAPA? ¿EN QUÉ SE DIFERENCIA DE SU ROL ANTERIOR?

El Estado, a través de la SCT, será la autoridad que otorgará la concesión. Se encargará de llevar a cabo el proceso de licitación conforme a las reglas establecidas y, una vez adjudicada la concesión, de que el concesionario cumpla en tiempo y forma con los compromisos establecidos en el título de concesión. También, a través del Finfra, aportará recursos públicos para fortalecer la estructura financiera de los proyectos y otorgará la garantía de ingresos mínimos referida anteriormente.

La diferencia principal del nuevo esquema con respecto al anterior, es que el Estado no garantiza un nivel de utilización de las carreteras que se concesionan, y por lo tanto, el riesgo comercial o de mercado es trasladado al capital privado que participa.

1.22 ¿QUÉ ES EL FINFRA? ¿QUÉ RELACIÓN TIENE CON EL GOBIERNO? ¿CÓMO SE FORMALIZA SU APORTACIÓN AL PROYECTO?

Es el Fideicomiso Fondo de Inversión en Infraestructura constituido por el Gobierno Federal en BANOBRAS, para apoyar el financiamiento de proyectos de infraestructura con participación privada. Este Fideicomiso aportará los recursos solicitados por el Licitante Ganador al fideicomiso de administración que se constituya para el manejo de los recursos del proyecto, para lo cual suscribirá un Convenio de Aportaciones con la empresa concesionaria, el fideicomiso de administración y la SCT.

1.23 ¿ES CIERTO QUE EL NUEVO SISTEMA DESECHARÁ AQUELLAS OFERTAS CUYOS PRESUPUESTOS SEAN INFERIORES EN UN 15% AL PRESUPUESTO BASE?

¿CUÁLES SON LOS OBJETIVOS DE ESTA MEDIDA?

¿EL PRESUPUESTO BASE SERÁ DE CONOCIMIENTO PÚBLICO?

Sí. Con objeto de evitar la presentación de ofertas no remunerativas que distorsionen el proceso de otorgamiento de la concesión y que posteriormente pongan en riesgo la conclusión de la obra, el sistema desechará las ofertas que planteen la ejecución de las obras a un costo inferior en 15% o más al presupuesto base. Aunque el presupuesto base no será del conocimiento público, los participantes en la licitación tendrán a su disposición información que les permitirá estimarlo con un alto grado de aproximación.

1.24 EL NUEVO ESQUEMA DE CONCESIÓN CONTEMPLA LA POSIBILIDAD DE BURSATILIZAR LOS PROYECTOS PARA RECUPERAR LA INVERSIÓN;

¿CON QUÉ HERRAMIENTAS FINANCIERAS SE CUENTA PARA LOGRAR TAL PROPÓSITO?

¿EN QUÉ SE HAN BASADO PARA INCORPORAR ESTA INNOVACIÓN?

Dentro del nuevo esquema de concesiones sí está considerada la posibilidad de bursatilizar los flujos de ingresos de las carreteras, con el objetivo fundamental de abatir los costos financieros del proyecto y mejorar las condiciones para su funcionamiento exitoso. El esquema prevé una serie de condiciones para asegurar que eventuales bursatilizaciones se lleven a cabo en forma transparente, sin que se excedan los derechos que el concesionario tendrá sobre los flujos de ingresos de los proyectos.

El concesionario tendrá la obligación de conservar su permanencia en el proyecto por lo menos durante 3 años contados a partir de la fecha de inicio de operación del proyecto; durante ese período, la participación accionaria de cada uno de sus miembros deberá conservarse en la misma proporción que tenía en la fecha de presentación de su propuesta.

En caso de que se bursatilicen los flujos del proyecto, el compromiso de aportación subordinada se mantendría solamente si se cumplen todas y cada una de las siguientes condiciones:

- Que la bursatilización sea por un monto menor o igual a la suma de los créditos y de los recursos ejercidos con cargo al compromiso de aportación subordinada a la fecha de cierre de la operación de bursatilización.
- Que se mejoren las condiciones del costo financiero de los créditos.
- Que los recursos producto de la bursatilización se destinen, en primer lugar, al pago de los créditos y en segundo lugar a liquidar las aportaciones realizadas en ejercicio del compromiso de aportación subordinada a la fecha de que se trate.

1.25 ¿QUÉ GARANTIZA QUE AHORA NO HABRÁ RESCATES CARRETEROS?

Las condiciones que dieron origen al rescate carretero del pasado no existen en este momento; a principios de la década de los noventa, los créditos los otorgaron bancos estatales que asumieron riesgos excesivos; estos bancos se capitalizaron después con

recursos privados que condicionaron su aportación a la eliminación de la cartera de las carreteras, entre otras, por lo que se originó la operación conocida como rescate carretero. En el nuevo esquema, con la aportación de recursos federales a los proyectos, los bancos comerciales evaluarán cuidadosamente los riesgos antes de otorgar los créditos; si ven una razonable relación de riesgo/rendimiento entrarán al proyecto, bajo su propio riesgo. La única posibilidad de que el gobierno rescate la carretera es la de "fuerza mayor", que queda claramente definida en el título de concesión y en el que se preservan los derechos de los bancos para continuar la recuperación de los créditos a través de los ingresos del proyecto.

Por otro lado, la SCT no licitará ningún proyecto bajo el nuevo esquema sin haber previamente evaluado su viabilidad económica y financiera, lo cual le permitirá evitar el desarrollo de proyectos cuyo planteamiento financiero y de mercado sea irreal.

**1.26 ¿ES PERFECTIBLE EL ESQUEMA?
¿PUEDEN PROPONERSE CAMBIOS Y/O EFECTUARSE AJUSTES EN EL FUTURO?**

El actual esquema de concesiones constituye un modelo básico para otorgar concesiones de carreteras al sector privado y como tal es aplicable a todo tipo de proyectos. Independientemente de ello, admite la incorporación de variantes más apropiadas para ciertos casos, así como la realización de ajustes para los diferentes grupos involucrados. En la medida en que estos cambios resulten útiles para el desarrollo de los proyectos, habrá que considerar su incorporación al modelo básico disponible.

1.27 ¿CUÁLES SON LOS PRINCIPALES CAMBIOS Y AJUSTES QUE HA SUFRIDO EL PROCESO HASTA LA FECHA?

Como parte del proceso de licitación del libramiento de Matehuala se realizaron algunos ajustes al esquema. Los principales ajustes son:

ANTES	AHORA
➔ Responsabilidad solidaria del licitante ganador con la empresa concesionaria	➔ Se eliminó
➔ Carta de crédito por 30 mdp como garantía de seriedad de la propuesta	➔ Se redujo a 15 mdp
➔ Experiencia mínima de 5 años en la operación de autopistas de cuota	➔ Se redujo a 3 años
➔ Excedentes económicos compartidos (50-50) entre concesionaria y Finfra	➔ Se incrementó el porcentaje a favor de la concesionaria
➔ Recuperación de capital después del CAS y su costo financiero	➔ El capital y el CAS se recuperarán en paripassu
➔ Presentación de ofertas el 13 de enero de 2003	➔ El plazo se extendió al 24 de marzo de 2003
➔ Contratación obligatoria de seguros con coberturas y montos mínimos establecidos	➔ Obligación del concesionario de ejecutar un estudio de riesgo

ANTES	AHORA
➔ Fondo de conservación con el 12% de los ingresos brutos de la concesión	➔ Obligación del concesionario de contar con los recursos para conservación, cuando se requieran
➔ Costo financiero del CAS igual a tasa del crédito más 200 puntos base	➔ Se aplican 50 puntos base sobre la tasa del crédito
➔ Imposibilidad de usar CAS solicitado después de la fecha considerada	➔ El CAS solicitado y no utilizado en un término de 23 meses se puede usar para el servicio de los créditos
➔ Obligación del concesionario de construir obras adicionales a precios de concurso	➔ Contratación de obras adicionales conforme a la Ley de Obras Públicas

1.28 ¿CÓMO PUEDE PROTEGERSE EL CONCESIONARIO Y/O EL GOBIERNO DE LAS VARIACIONES QUE OCURRAN EN LAS TASAS DE INTERÉS DURANTE EL PLAZO DE CONCESIÓN?

Existen mecanismos de cobertura al alcance del concesionario, tales como swaps, coberturas y otros, cuyo costo debería formar parte de la propuesta financiera de los licitantes.

Por otra parte, el esquema plantea mecanismos de actualización automática de la Tarifa Promedio Máxima para manejar el impacto de la inflación. También considera la posibilidad de una revisión extraordinaria de la Tarifa Promedio Máxima, en caso de que se presenten eventos fuera del control de la Concesionaria que le impidan cumplir con sus obligaciones.

1.29 ¿CUÁLES SON LAS MODALIDADES Y LOS REQUERIMIENTOS PARA LA APORTACIÓN DE CAPITAL DE RIESGO?

La empresa concesionaria podrá optar entre dos maneras de efectuar la aportación de capital comprometida en su propuesta. La primera considera que el capital se aportará íntegramente antes que el crédito bancario y la aportación inicial del Gobierno. La segunda considera aportaciones en pari-passu con el crédito y la aportación pública inicial, pero debe estar respaldada por una carta de crédito que asegure la disponibilidad de la totalidad del capital a invertir.

1.30 ¿QUÉ MECANISMO SE OPERARÁ PARA RESOLVER CASOS DE EMPATE?

Si en igualdad de circunstancias existen dos o más ofertas que cumplen con los requisitos técnicos, económicos, financieros y legales, el criterio de desempate será el de otorgar la concesión al licitante que ofrezca el menor costo total de construcción de las Obras. Si el empate persiste, en segundo lugar se tomará en cuenta la propuesta que ofrezca la mayor aportación de Capital de Riesgo.

**1.31 ¿POR QUÉ INTERESA DIFERENCIAR LA FIGURA DEL CONSTRUCTOR DE LA DEL CONCESIONARIO?
¿NO IMPLICA ESA DIFERENCIACIÓN EL IMPEDIR QUE EL CONSTRUCTOR INCURSIONE EN OTROS
NEGOCIOS?**

La diferenciación entre ambas figuras da mayor flexibilidad al esquema y asegura la posibilidad de armar estructuras diferentes para participar en los procesos de licitación. Si bien se busca que cada una de las partes aporte al negocio los elementos propios de su especialidad, no existen condiciones que de suyo limiten la posibilidad del constructor de participar en otros negocios.

1.32 ¿CONSIDERA EL ESQUEMA UN MÍNIMO DE INTEGRACIÓN NACIONAL DEL PROYECTO?

No, ya que bajo las reglas de los tratados suscritos por México, en las licitaciones de carácter internacional está prohibido establecer mínimos de integración nacional (Artículo 1106 sección 1 inciso b) del TLC

**1.33 ¿CÓMO SE SEPARARÁ LA FUNCIÓN DEL CONSTRUCTOR DE LA DEL FINANCIERO DENTRO DEL
NUEVO ESQUEMA DE CONCESIONES?**

El nuevo esquema se basa en papeles bien diferenciados para los participantes. Se establece el perfil del accionista del proyecto, quien realiza las aportaciones líquidas necesarias para la ejecución de la obra, así como el del contratista, quien es el encargado de su construcción. Desde luego, lo anterior no descarta la posibilidad de que una empresa constructora participe como accionista en el capital de la Concesión.

**1.34 EN LAS REVISIONES A EFECTUARSE CADA 5 AÑOS,
¿QUÉ SE HACE SI EL NIVEL DE USO DE LA VÍA CONCESIONADA FUE INFERIOR AL ESPERADO?
¿SI FUE SUPERIOR?**

La revisión se centrará en la tasa interna de rendimiento obtenida por el Concesionario. Si ésta es mayor en términos reales a la presentada como parte del plan financiero de su oferta, entrará en operación el mecanismo de distribución de excedentes entre el Concesionario y el Finfra. Si es inferior por causas no imputables a acciones de la SCT, no procederá acción correctiva alguna.

**1.35 ¿CÓMO ASEGURAR QUE EL CONCESIONARIO VEA EL NEGOCIO COMO UN ASUNTO DE LARGO
PLAZO?**

El esquema ha dado especial énfasis a que los licitantes tengan experiencia no sólo constructiva, sino en operación de carreteras a largo plazo, y que por consiguiente encuentren factores que justifiquen su permanencia en el largo plazo. A esto se agregan garantías de sostenimiento de la oferta que por su magnitud provocarán que aquellos licitantes que busquen utilidades de corto plazo enfrenten riesgos y costos superiores ante la posibilidad de poner en peligro la obtención de recursos financieros para la ejecución de las obras. Por otro lado, dado el plazo de la concesión (de 25 a

30 años) y el hecho de que la recuperación de la inversión con sus rendimientos ocurre hasta que se haya cubierto el servicio de deuda, el concesionario tiene que mantener una visión de largo plazo.

1.36 ¿QUÉ FORMA ADOPTA LA RESPONSABILIDAD SOLIDARIA DEL LICITANTE GANADOR CON LA EMPRESA CONCESIONARIA?

Solo aplica durante el proceso de la Construcción del Proyecto. Significa que cualquier incumplimiento por parte de la concesionaria, es indistinto al cumplimiento de la obligación que se le requiera de manera individual a sus accionistas o a la propia empresa.

1.37 ¿POR QUÉ SE REQUIERE CREAR A LA EMPRESA CONCESIONARIA PARA PARTICIPAR EN LA LICITACIÓN?

La Ley de Caminos establece que las concesiones sólo pueden otorgarse a mexicanos. Dado que en las licitaciones podrán participar extranjeros, la concesión no se les podría otorgar a ellos. Por otra parte, el marco legal vigente dificulta el otorgar la concesión a una empresa distinta a la que haya participado en la licitación.

**1.38 ¿QUIÉN CONTRATA A LA CONSTRUCTORA?
¿A LA OPERADORA?
¿LA EMPRESA CONCESIONARIA O EL FIDEICOMISO?**

La empresa concesionaria es quien asume íntegramente la responsabilidad de contratar al constructor y al operador.

2. COMPARACIÓN/RELACION CON EL ESQUEMA ANTERIOR

2.1 ¿CUÁL ES SU EVALUACIÓN DE LA EXPERIENCIA MEXICANA EN CONCESIÓN DE CARRETERAS?

Durante los primeros años de la década de los noventa, en México se aceleró la construcción de infraestructura carretera de altas especificaciones a través del otorgamiento de alrededor de 50 concesiones para la construcción, operación, explotación y conservación de carreteras. Este programa permitió que el país dispusiera de unos 5,000 kilómetros adicionales de vías nuevas o modernizadas en un período de sólo seis años, por lo que su contribución a la modernización del sistema carretero nacional ha sido innegable.

Independientemente de lo anterior, el esquema utilizado para el otorgamiento de concesiones acarreó problemas que se intensificaron con la aguda crisis económica y financiera que el país sufrió durante fines de 1994 y 1995, como consecuencia de lo cual fue necesario adoptar diversas medidas para sanear las finanzas de un buen número de los proyectos concesionados durante los años anteriores.

Como resultado de esos procesos, México cuenta hoy con una amplia experiencia en materia de concesiones de carreteras tanto en el sector público como en el privado, la cual se busca aprovechar para volver a posicionar a la concesión como un instrumento viable para el desarrollo de proyectos carreteros con la participación del sector privado.

2.2 ¿POR QUÉ SE MODIFICÓ EL ESQUEMA DE CONCESIONES?

El esquema de concesiones que se está utilizando en el sector carretero se rediseñó por completo. Si bien aprovecha algunas experiencias positivas y negativas del esquema anterior, hay que insistir en que se trata de una nueva propuesta para permitir el desarrollo de proyectos con una muy clara distribución de riesgos y responsabilidades entre los participantes, así como con la acotación precisa de los compromisos que el Gobierno Federal está dispuesto a asumir respecto de cada uno de los proyectos concesionados.

2.3 ¿POR QUÉ SE DESARROLLÓ ESTE ESQUEMA?

La participación del sector privado en tareas que corresponden al Estado es muy antigua. En México se han otorgado concesiones desde hace muchos años y mediante esta figura claramente regulada se han llevado a cabo proyectos cuyos costos no pueden ser cubiertos de manera exclusiva con recursos públicos; además, su flexibilidad permite aplicarlo bajo diversas circunstancias.

La razón fundamental por la que se desarrolló este esquema es que el país requiere que se sigan construyendo carreteras de altas especificaciones en las que el sector

privado participe con las inversiones que los proyectos sean capaces de cubrir con tarifas competitivas.

El nuevo esquema de concesionamiento de carreteras de México es una asociación público-privada en la que los recursos públicos permiten que el resto de la inversión (aportada por empresarios privados y bancos que les otorgan créditos) sea recuperable y obtenga un rendimiento adecuado dentro del plazo de concesión. De esa manera, se maximiza la utilidad pública de los recursos empleados por el Estado, pues invirtiendo sumas comparativamente modestas se atiende de manera oportuna la demanda nacional de autopistas de altas especificaciones.

2.4 A GRANDES RASGOS, ¿EN QUÉ SE DIFERENCIA DEL APLICADO ANTERIORMENTE?

El nuevo esquema parte de tener completos los proyectos ejecutivos antes de emitir la convocatoria para la licitación pública a través de la que se adjudicará la concesión.

Los derechos de vía necesarios para construir el proyecto deberán estar liberados por lo menos al 80% al momento de publicación de la convocatoria.

Los estudios de aforo deberán cubrir estándares internacionales.

En todos los casos se constituirá un fideicomiso que administre todos los recursos de la concesión y su aplicación estará condicionada a la prelación de pago establecida en el mismo.

El Gobierno Federal, por conducto del Fideicomiso Fondo de Inversión en Infraestructura (Finfra), podrá aportar recursos para darle viabilidad financiera al proyecto; la recuperación de dichos recursos quedará subordinada al pago del capital invertido.

El Finfra asumirá el compromiso de que en caso de que los flujos generados por el proyecto sean insuficientes para pagar el servicio de los créditos, se aportará hasta la cantidad solicitada por el licitante ganador (el compromiso de aportación subordinada) cuya recuperación se hará en pari-passu con el capital invertido.

El plazo de la concesión es fijo por el máximo legal (30 años).

En algunos casos, el concesionario reembolsará a SCT los gastos erogados para la realización del proyecto ejecutivo, los estudios, la liberación del derecho de vía y la obtención de ciertos permisos.

Los licitantes exhibirán una carta de crédito que garantice la seriedad de sus ofertas.

Las obras deberán terminarse dentro del plazo previsto y ponerse en operación de inmediato.

Se prevén diversas condiciones que el concesionario deberá cumplir para poder bursatilizar los flujos del proyecto.

La SCT establece una tarifa promedio máxima que el concesionario deberá respetar.

2.5 ¿CUÁLES SON LAS PRINCIPALES DIFERENCIAS DEL NUEVO ESQUEMA CON EL ANTERIOR?

A continuación se presenta una comparación de la forma en que se manejan los temas principales en el nuevo esquema de concesionamiento de autopistas de cuota y en el esquema para el programa 1989-1994

TEMA	NUEVO ESQUEMA	PROGRAMA 1989-1994
Proyecto Ejecutivo	<ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> SCT elabora el proyecto y entrega una versión completa, que es revisada en forma exhaustiva por los licitantes antes de presentar sus propuestas. <input checked="" type="checkbox"/> Los licitantes asumen el riesgo del proyecto y todos los costos asociados a él. 	<ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> En muchos casos no se contó con el proyecto completo; no existía una definición clara de los límites de los riesgos y responsabilidades que asumía el constructor y SCT.
Estudio de aforos	<ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> SCT tiene estudios de aforo disponibles y los entregará a los licitantes. Cada licitante podrá o no utilizar los estudios suministrados bajo su propio riesgo, dado que SCT no asumirá responsabilidad alguna respecto a ellos. 	<ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> SCT elaboró los estudios y “garantizó” tránsitos y tasas de crecimiento. En caso de que las previsiones no se cumplieran, se comprometía a extender el plazo de concesión.
Derechos de Vía	<ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Liberados por SCT antes de la adjudicación de la concesión. 	<ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> La mayor parte de los derechos de vía se liberaron durante los trabajos de construcción.
Empresa Concesionaria	<ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Antes de presentar sus ofertas, los participantes asumen la obligación de constituir una sociedad anónima mexicana de propósito específico que será titular de la concesión. Los socios de esa empresa deben acreditar capacidad financiera, constructiva, operativa y administrativa para manejar la concesión. 	<ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Igual, pero sin acreditar las especialidades necesarias para el manejo de la concesión.
Plazo de la Concesión	<ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Hasta el máximo legal de 30 años. 	<ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Variable, según la oferta del licitante ganador (era el criterio de adjudicación).
Financiamiento de la Construcción	<ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Mediante la aportación inicial del Gobierno Federal, créditos bancarios y capital de riesgo. 	<ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Las obras se financiaron con créditos y con capital proveniente de estimaciones de obra no pagadas en su totalidad. Los sobrecostos se financiaron con créditos corporativos que se registraron como capital. En algunos casos, los proyectos recibieron fondos públicos para asegurar la terminación de las obras.

TEMA	NUEVO ESQUEMA	PROGRAMA 1989-1994
Compromiso de Aportación Subordinada	<input checked="" type="checkbox"/> El Gobierno Federal, a través del FINFRA, asumirá el compromiso de que, en caso de que los ingresos generados por el proyecto sean insuficientes para cubrir el servicio de la deuda, aportará las cantidades que el licitante hubiera solicitado en su propuesta para este concepto. Estas aportaciones, incluyendo sus intereses, deberán ser reembolsadas.	<input checked="" type="checkbox"/> No existía. Si el aforo era inferior al garantizado por SCT, está se comprometía a extender el plazo de la concesión.
Reembolso de Gastos a SCT	<input checked="" type="checkbox"/> El licitante ganador reembolsará a SCT los gastos erogados en la preparación del proyecto ejecutivo, la realización de estudios, la liberación de derechos de vía y la obtención de permisos, a menos que las bases de licitación establezcan otra cosa.	<input checked="" type="checkbox"/> El licitante ganador debía aportar un porcentaje preestablecido del monto de la inversión para estudios, proyectos, derechos de vía y supervisión, el cual no necesariamente coincidía con el gasto realizado.
Construcción del proyecto	<input checked="" type="checkbox"/> En un plazo fijo, bajo la responsabilidad del licitante ganador.	<input checked="" type="checkbox"/> En un plazo fijo, bajo la responsabilidad del concesionario. En muchos casos se concedieron ampliaciones por considerar que los retrasos no eran imputables al concesionario.
Ajustes al proyecto ejecutivo	<input checked="" type="checkbox"/> Deberán ser autorizados por SCT y serán por cuenta del licitante ganador.	<input checked="" type="checkbox"/> Todos los cambios al proyecto autorizados por SCT debieron atenderse con cargo al proyecto.
Obras adicionales ordenadas por SCT	<input checked="" type="checkbox"/> Deberán ser pagadas por SCT, con cargo a su presupuesto.	<input checked="" type="checkbox"/> También fueron cargadas al proyecto.
Supervisión del Proyecto	<input checked="" type="checkbox"/> SCT supervisará el cumplimiento de las obligaciones del concesionario, quien establecerá el sistema de control de calidad de las obras. <input checked="" type="checkbox"/> El fiduciario, a través de un ingeniero independiente, supervisará los volúmenes de obra, avance de los trabajos, precios y fundamentación de estimaciones y pagos a los contratistas.	<input checked="" type="checkbox"/> SCT llevaba a cabo la supervisión general del proyecto. La concesionaria y el fiduciario contrataban con terceros la supervisión de la calidad, del avance físico y de las estimaciones y pagos.
Permisos	<input checked="" type="checkbox"/> SCT obtendrá derechos de vía, permisos ambientales y autorizaciones de CFE, PEMEX, CNA e INAH. Otros permisos estarán a cargo del concesionario.	<input checked="" type="checkbox"/> En general se tramitaban después de adjudicada la concesión.
Caso Fortuito y Fuerza Mayor	<input checked="" type="checkbox"/> Da lugar a extender el plazo de la concesión; el concesionario deberá asegurarse contra ambos eventos; si el evento se prolonga, el concesionario puede terminar la concesión con pérdida del capital; SCT reconocerá el derecho de los acreedores de los créditos a que éstos les sean pagados con cargo a los flujos de la carretera.	<input checked="" type="checkbox"/> Los títulos de concesión no contenían previsiones para regularlos, por lo que se aplicaron disposiciones del derecho común.

TEMA	NUEVO ESQUEMA	PROGRAMA 1989-1994
Garantías	<input checked="" type="checkbox"/> Una carta de crédito como garantía de seriedad de la oferta; fianza por el 3% de la inversión a favor de SCT; fianza por el 17% de la inversión a favor del FINFRA; seguros contra todo riesgo asegurable.	<input checked="" type="checkbox"/> Las garantías solicitadas cubrían los compromisos del concesionario, pero no podían utilizarse para completar los proyectos en caso de incumplimiento.
Fondo de conservación	<input checked="" type="checkbox"/> La concesionaria se compromete a contar con los recursos necesarios para pagar el mantenimiento mayor, cuando éste se requiera.	<input checked="" type="checkbox"/> El concesionario se obligaba a constituir un fondo de reserva, cuyo uso no estaba regulado.
Tarifas	<input checked="" type="checkbox"/> SCT establece una Tarifa Promedio Máxima (TPM), dejando libertad al concesionario para fijar las tarifas individuales de cada tipo de vehículo. Esta tarifa será actualizada anualmente con base en el INPC.	<input checked="" type="checkbox"/> Resultaban de las ofertas que presentaban los licitantes.
Recuperación anticipada	<input checked="" type="checkbox"/> Si el desempeño de la concesión mejora las previsiones, los excedentes económicos que se generen serán compartidos entre el concesionario y el FINFRA	<input checked="" type="checkbox"/> No existía este concepto; las utilidades eran en su totalidad para el concesionario.
Solución de controversias	<input checked="" type="checkbox"/> Si se trata de actos de autoridad, mediante los recursos de la legislación federal; si se trata de controversias de naturaleza técnica o económica, a través de un comité de expertos. Si no se llega a un acuerdo, las partes podrán acudir al arbitraje bajo las reglas del Código de Comercio.	<input checked="" type="checkbox"/> No había mecanismos intermedios para la atención de contingencias. Sólo se preveía resolver diferendos ante los tribunales.

2.6 ¿CUÁLES SON LAS PRINCIPALES VENTAJAS DEL NUEVO ESQUEMA?

El nuevo esquema permite que el participante defina la "porción" del proyecto que es factible para la inversión privada, complementándola con una aportación del gobierno por la parte que no haría rentable su inversión. El Gobierno, por su parte, emplea los recursos públicos en un proyecto que no podría construir por sí solo y logra ofrecer a la sociedad obras de infraestructura de mayor calidad.

Además, el esquema plantea una buena distribución de riesgos, privilegia que las tarifas sean competitivas de acuerdo al mercado mexicano y crea un mecanismo para combinar recursos públicos y privados que asegura un uso más eficiente para los primeros y un adecuado rendimiento para los segundos.

2.7 ¿CÓMO HA APROVECHADO SCT LA EXPERIENCIA DE LOS ÚLTIMOS AÑOS EN MATERIA DE CARRETERAS?

Analizando sus resultados tanto a nivel nacional como internacional. A partir de este análisis se han desechado las opciones que no han funcionado y se ha buscado aprovechar las que han tenido buenos resultados, incorporándolas dentro de un marco

integral y coherente que busca atraer capital privado al desarrollo de infraestructura carretera, en términos competitivos internacionalmente.

2.8 ¿QUÉ GARANTIZA QUE LAS TARIFAS NO RESULTEN TAN ELEVADAS COMO CON EL ESQUEMA ANTERIOR?

Que el concesionario debe desarrollar su esquema de negocio con base en la tarifa promedio máxima fijada por la SCT, que ha tenido especial cuidado en fijar ese límite con base en las características de la vía, en las condiciones económicas de la zona de que se trate y con la capacidad de pago demostrada por los diferentes segmentos del mercado.

El concesionario no podrá modificar el esquema de tarifas, bajo pena de que en la revisión anual del desempeño de la concesión se disminuyan las tarifas para compensar a los usuarios por los cobros en exceso que pudieran haber tenido lugar.

2.9 ¿POR QUÉ AHORA SÍ HABRÁN DE USARSE LAS CARRETERAS CONCESIONADAS?

La política tarifaria mantendrá las cuotas en los rangos del mercado. Además, el esquema contiene incentivos para que el concesionario instrumente campañas de promoción de la carretera. A diferencia de hace 10 años, cuando sólo existían alrededor de 1,000 km. de autopistas de cuota, la mayor parte de ellas en el Altiplano Central, ahora se operan más de 6,000 km., distribuidos en gran parte del territorio nacional, lo que ha contribuido a crear una cultura de pago por mejores estándares en las carreteras.

2.10 ¿QUÉ GARANTIZA QUE LOS COSTOS DE CONSTRUCCIÓN NO SE ELEVEN POR ENCIMA DE LO ESPERADO?

Los participantes tendrán un plazo suficiente para revisar la viabilidad del proyecto y aclarar cualquier duda que surja para preparar su presupuesto; además, el proyecto será previamente revisado por un ingeniero independiente, quien habrá verificado que el proyecto esté completo. Así el participante asumirá los riesgos normales de cualquier presupuesto de obra, que podrá evaluar y mitigar con una política de costos contingentes que incluirá en su presupuesto.

2.11 ¿CÓMO SE EFECTÚAN LAS APORTACIONES DE CAPITAL DE LOS CONCESIONARIOS?

En su propuesta, la empresa concesionaria deberá considerar la obligación de que el capital de riesgo sea equivalente, por lo menos, al 25% del monto de inversión total del proyecto, que es la suma de todos los recursos económicos necesarios para llevar a cabo la obra, excluyendo intereses de la deuda y comisiones por servicios financieros.

La disposición de los recursos para la construcción del proyecto se hará aportando en forma conjunta y proporcional el capital de riesgo, los créditos y la cantidad del FINFRA, siempre y cuando la empresa concesionaria exhiba al FINFRA una carta de

crédito por el 100% del monto total del Capital de Riesgo, en los términos del formato que se adjunta en los Documentos de la Licitación. Si la concesionaria no entrega esta carta, el capital de riesgo se desembolsaría primero y una vez agotado, seguirían en pari passu los créditos y la aportación inicial. En su propuesta, el licitante deberá señalar la opción que tomará en caso de que resulte ganador de la licitación.

Esta mecánica de aportación del capital de riesgo del concesionario, tiene como propósito contar desde un principio con los recursos que requiere el proyecto para su terminación, evitando así que pudiera quedar inconcluso por falta de liquidez o incumplimiento por parte del concesionario. En este sentido, tanto los recursos del FINFRA como los crediticios estarán asegurados, los primeros en una cuenta en el fideicomiso del FINFRA y los segundos, mediante un contrato de crédito con alguna institución bancaria.

Los participantes deberán tomar en cuenta que adicionalmente la licitación prevé que el FINFRA, en su caso, aportará los recursos requeridos para cubrir el Compromiso de Aportación Subordinada que el licitante haya determinado en su propuesta; sin embargo, los recursos que prevea por concepto de ingreso mínimo no deberán ser considerados como fuente de pago.

La obligación del FINFRA de cubrir la aportación inicial, sólo se hará exigible en caso de que la empresa concesionaria haya expedido el Certificado de Inicio de Construcción de conformidad con lo establecido en las Bases Generales de Concurso y el Título de Concesión, haya celebrado el convenio de aportaciones; y exhiba en tiempo los contratos de crédito, debidamente firmados.

3. PROCEDIMIENTO PARA LLEVAR A CABO LOS CONCURSOS

3.1 ¿DE QUÉ MANERA SE LLEVA A CABO LA LICITACIÓN?

Siguiendo el procedimiento establecido en la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal. Las licitaciones tendrán dos etapas: una de evaluación técnica y otra de evaluación económica. Los licitantes deberán cumplir con todos los requisitos que al efecto establecen las Bases Generales de Concurso, elaboradas por la SCT con la información técnica, vial, tarifaria, financiera y económica obtenida para un proyecto.

3.2 ¿QUÉ CONTIENEN LAS BASES DE LICITACIÓN Y CÓMO PUEDEN OBTENERLAS LOS INTERESADOS?

Las bases de licitación se publican en el Diario Oficial de la Federación, en diarios de circulación nacional y local y en COMPRANET. Los interesados pueden adquirir en la SCT las bases de licitación y todos sus documentos complementarios. Entre sus elementos más importantes contienen:

- Los términos y condiciones a que se sujetarán el proceso de licitación y la ejecución del proyecto;
- El modelo de título de concesión;
- El proyecto ejecutivo;
- El estudio de aforo elaborado por la SCT;
- El esquema tarifario que regirá el proyecto, incluyendo su mecanismo de actualización;
- El paquete de documentos en donde se explican diversos temas que los licitantes deben tomar en cuenta para preparar su propuesta;
- La tasa de descuento que deberá aplicarse para estimar el valor presente neto de la garantía de ingreso mínimo; y
- El contenido mínimo del contrato del fideicomiso administrador del proyecto.

3.3 ¿QUÉ REQUISITOS DEBEN CUMPLIR LOS PARTICIPANTES EN LA LICITACIÓN?

En las bases de licitación se establecen los requisitos de capacidad y experiencia técnica, legal y financiera que los licitantes deben cumplir; también se establecen las personas que no pueden participar en el concurso, ya sea por que tengan conflicto de intereses o porque estén impedidas por disposición de la Ley. Los principales puntos que deben demostrar los licitantes son:

- Solvencia económica,
- Un capital contable mínimo, y
- Experiencia como constructores y operadores de vías de altas especificaciones.

El capital social que deben acreditar los licitantes varía en función de las características del proyecto a licitar y se demuestra con los estados financieros de la empresa. En caso de consorcios, éstos podrán unir el capital de todos sus miembros

3.4 ¿PODRÁN PARTICIPAR LOS TITULARES DE CONCESIONES RESCATADAS EN EL NUEVO ESQUEMA?

Cualquier empresa o persona física que no esté inhabilitada por la ley podrá participar en la licitación, siempre y cuando cumpla con todos los requisitos establecidos en las bases de licitación.

3.5 ¿QUÉ ELEMENTOS ADICIONALES NECESITAN LOS PARTICIPANTES PARA INTEGRAR SUS PROPUESTAS?

En todos los casos, el plazo para que los licitantes verifiquen y evalúen el proyecto ejecutivo será de por lo menos cuatro meses, pues el licitante ganador será completamente responsable de su ejecución.

En el transcurso de ese periodo, todos los licitantes son convocados por la SCT a realizar una visita al lugar de la obra, donde pueden obtener la información necesaria para elaborar su propuesta con la mayor precisión.

De manera simultánea, los participantes podrán afinar los estudios de tránsito suministrados por SCT para integrar sus pronósticos de aforo, composición vehicular y tasa anual de crecimiento.

Otros elementos necesarios de la propuesta económica son el presupuesto para la construcción de la obra de acuerdo con las características y especificaciones establecidas en el proyecto ejecutivo, y los estudios y análisis financieros que les permitan determinar los requerimientos del proyecto y la estructura de participación que los cubra adecuadamente.

En síntesis, un equipo exitoso requiere los siguientes elementos indispensables para participar en la licitación: un desarrollador de negocios con visión de largo plazo; una constructora que realice la obra con alta eficiencia en costo, plazo y calidad; un operador de carreteras que aporte su experiencia a lo largo de los 30 años de vigencia del título de concesión y una institución financiera que aporte al proyecto un financiamiento competitivo.

3.6 ¿QUÉ PLAZOS SE OTORGARÁN PARA CADA ETAPA DEL CONCURSO?

La licitación prevé distintas etapas: los interesados disponen de un plazo de 45 días para adquirir las Bases Generales de Concurso e inscribirse como participantes; asimismo, disponen de varias juntas de aclaraciones para formular preguntas o propuestas de modificación a dichas bases, incluyendo mejoras al proyecto ejecutivo; las propuestas se presentan en una fecha determinada y un mes después se emite el

fallo. A partir de ese momento, el licitante ganador debe constituir el fideicomiso de administración de los recursos y la SCT debe generar el título de concesión dentro de los siguientes 35 días. La construcción del proyecto se podrá iniciar a partir de ese momento y la empresa concesionaria dispondrá de un plazo máximo apropiado para concluirla.

3.7 ¿POR QUÉ SE REQUIEREN TIEMPOS TAN LARGOS PARA LA PREPARACIÓN DE LAS PROPUESTAS Y PARA INICIAR LAS OBRAS DESPUÉS DEL FALLO?

La preparación de las ofertas requiere tiempos muy largos debido principalmente a los siguientes factores:

- Los licitantes deben verificar exhaustivamente el proyecto ejecutivo preparado por la SCT, ya que asumen total responsabilidad sobre su construcción.
- Los licitantes deben revisar y en su caso adaptar y complementar el estudio de demanda y sus pronósticos de generación de ingresos.
- Los participantes deben integrar su oferta financiera y acreditarla formalmente ante la SCT.

Una vez otorgado el fallo, el concesionario requiere tiempo para formalizar diversos compromisos del título de concesión y, sobre todo, para lograr el cierre financiero que le permita disponer de los recursos crediticios necesarios para la ejecución de la obra.

3.8 ¿CÓMO SE RESUELVEN LAS DUDAS DE LOS PARTICIPANTES?

Se realizan por lo menos cuatro juntas de información en las que la SCT responde por escrito a las preguntas formuladas por los licitantes, quienes también pueden plantear modificaciones al proyecto ejecutivo y a otros documentos básicos del proyecto. En caso de ser aceptadas por la SCT, tales modificaciones son obligatorias para todos los participantes.

3.9 ¿QUÉ DOCUMENTACIÓN DEBEN ENTREGAR LOS LICITANTES PARA PARTICIPAR EN EL CONCURSO?

Las bases de concurso establecen el conjunto de documentos y formatos que en relación con los aspectos técnicos, legales y económico-financieros debe entregar cada licitante. Además de esa documentación, los licitantes deben entregar dos propuestas: una técnica y una económica.

3.10 ¿CÓMO EVALÚA LA SCT LAS PROPUESTAS DE LOS PARTICIPANTES Y CÓMO EMITE SU FALLO?

Con el propósito de garantizar la calidad técnica, la idoneidad económica y la viabilidad financiera de los proyectos, las bases de licitación y las leyes aplicables determinan los aspectos que son evaluados por la SCT para dictaminar las propuestas y emitir el fallo del concurso.

El proceso de evaluación se lleva a cabo en dos etapas. La primera se refiere a las propuestas técnicas; la segunda, a las económicas. Durante la primera, las propuestas económicas permanecen cerradas. En caso de que varias propuestas resulten adecuadas en sus aspectos técnicos, la SCT resuelve, como ya se ha dicho, en favor de la que solicite la menor cuantía de recursos públicos.

Como parte del proceso de evaluación, SCT emitirá un dictamen para dar a conocer las propuestas técnicamente solventes, que son las únicas que pasarán a ser evaluadas económicamente. Los licitantes cuyas propuestas no cumplan con algún requisito serán informados por escrito de la causa que motivó tal determinación.

Las propuestas que pasen a la segunda etapa serán evaluadas económicamente y se seleccionarán las que son solventes. En el dictamen respectivo se identificarán las que no cumplan con los requisitos económicos y a los licitantes que las hayan presentado se les informarán las razones correspondientes.

De las propuestas que hayan sido declaradas solventes por haber cumplido con los requisitos establecidos, la concesión se otorgará a la oferta que solicite la menor cantidad de recursos públicos para ser aportados al proyecto.

El fallo del concurso indica a cuál de los participantes se le adjudica la concesión del proyecto y expone detalladamente las razones técnicas, económicas y financieras que sustentan esa decisión. También adjudica un segundo lugar, que ocupará el lugar del primero en caso de incumplimiento por parte de éste.

De darse el caso de que ninguna de las propuestas presentadas cumpla con los requisitos establecidos en las bases de licitación, SCT puede declarar desierto el concurso.

3.11 ¿QUÉ OCURRE UNA VEZ EMITIDO EL FALLO DEL CONCURSO?

La concesionaria dispone de 30 días para constituir el fideicomiso de administración que manejará todos los recursos relacionados con el proyecto. En cinco días más, la concesionaria recibe de la SCT la concesión para construir, operar, explotar, conservar y mantener el proyecto por un plazo hasta de 30 años. El título de concesión formaliza los compromisos asumidos por todos los participantes en el proyecto, especifica la distribución de responsabilidades y riesgos y establece características, proyectos, programas, bases, contratos, reglas, condiciones y procedimientos que norman el desarrollo de la concesión. La concesionaria deberá cerrar los financiamientos e iniciar la construcción de las obras dentro del plazo establecido para ello.

3.12 ¿QUÉ ACTIVIDADES DEBE REALIZAR EL GANADOR DEL CONCURSO INMEDIATAMENTE DESPUÉS DEL FALLO?

Entre las más importantes:

- Firmar y recibir de la SCT el título de concesión;
- Obtener de la o las instituciones financieras involucradas los recursos crediticios para el proyecto o, en su caso, la carta de crédito que los ampare;
- Poner en marcha el programa de trabajo necesario para iniciar la construcción de la obra dentro de los plazos establecidos;
- Constituir un fideicomiso de administración del proyecto, cuyo manejo se atiene a reglas establecidas en el título de concesión a partir de criterios de transparencia y eficiencia financiera.
- Reunir en dicho fideicomiso los recursos de capital de riesgo, crediticios y públicos necesarios para financiar la construcción de la obra.
- Firmar el compromiso de aportaciones con el Finfra.

3.13 ¿CUÁNDO, CÓMO Y BAJO QUÉ CONDICIONES SE INICIA LA CONSTRUCCIÓN DE LA OBRA?

A partir del momento en que la SCT emite el fallo del concurso, el concesionario dispone de un plazo de entre 120 y 180 días para comenzar las obras. En la fecha en que ello ocurre, expide un certificado de inicio de construcción y, en caso de que así esté previsto, reembolsa a la SCT los gastos erogados en la preparación del proyecto ejecutivo, la realización de estudios, la liberación de derechos de vía y la obtención de permisos.

La construcción de la obra es responsabilidad exclusiva y absoluta del concesionario y se encuentra sujeta a calendarios de ejecución y de desembolsos previamente establecidos por la SCT, en función de las características de la oferta presentada por el licitante ganador.

Durante la etapa de construcción, el concesionario entrega dos garantías:

- Una fianza a favor del fideicomiso de administración del proyecto, por el 17 % del costo total de construcción del proyecto, para garantizar la terminación de las obras,
- Una fianza a favor de la SCT por el 3 % del costo total de construcción del proyecto, para garantizar el cumplimiento de sus obligaciones conforme al título de concesión.

En caso de que decida ejercer el capital de riesgo en pari-passu con los créditos y la aportación inicial, el concesionario deberá otorgar una carta de crédito por el 100 % del capital ofrecido, para garantizar su desembolso.

3.14 ¿QUÉ CONTROL TENDRÁ LA SECRETARÍA SOBRE EL COSTO DE LA OBRA?

La SCT no asumirá ningún compromiso de sobrecostos de obra, excepto en casos no considerados en el proyecto y que se requieran para la operación de la carretera. Los costos de construcción de las obras contempladas en el proyecto serán responsabilidad

exclusiva del concesionario, aún en caso de eventos fortuitos, para los que deberá contratar los seguros que crea convenientes.

3.15 ¿CÓMO SE PRESENTARÁN LAS PROPUESTAS DE LOS PARTICIPANTES EN LAS LICITACIONES?

Las propuestas se presentarán de acuerdo a lo solicitado en las Bases en dos sobres cerrados, uno con la propuesta técnica y otro con la propuesta económica. En la propuesta técnica el licitante debe demostrar su capacidad técnica y administrativa para construir, operar y mantener la autopista, así como su entendimiento del proyecto y del mercado de la autopista. En la propuesta económica se le pide que demuestre su capacidad financiera y su propuesta de estructura de capital/deuda para la inversión, así como su requerimiento de aportación federal. La propuesta técnica se abre en un primer evento y la Secretaría evalúa la capacidad de cada licitante; en otro evento se abren los sobres de la propuesta económica de aquellos licitantes que fueron técnicamente solventes. Las ofertas económicas que cumplan con los requisitos establecidos se evalúan para elegir al ganador, de acuerdo a los criterios de selección establecidos en las bases.

3.16 ¿SERÁ POSIBLE NEGOCIAR CARACTERÍSTICAS DEL ESQUEMA DURANTE EL PROCESO DE LICITACIÓN? ¿DESPUÉS DE LA ADJUDICACIÓN?

No existe un esquema de negociación. Se ha previsto que todos los participantes tengan diversas oportunidades para hacer preguntas, solicitar aclaraciones o formular propuestas para mejorar el esquema. La SCT las tomará en cuenta en el transcurso de la licitación, de acuerdo a reglas bien definidas, y las aceptará o rechazará según su criterio.

Después de la adjudicación no existe posibilidad de negociación. Los derechos y las obligaciones de la concesionaria están claramente establecidos en el título de concesión y en consecuencia deberá cumplir con ellos. En caso contrario, la concesionaria será sancionada con penas económicas e incluso con la revocación de la concesión dependiendo de la gravedad de la falta.

3.17 ¿CÓMO VIGILARÁ LA SCT QUE EL CONCESIONARIO REALMENTE APORTE LO QUE OFRECIÓ APORTAR?

La administración del proyecto se llevará a cabo a través de un fideicomiso al que se aportarán todos los recursos necesarios para ejecutar la obra. Lo anterior significa que el capital de riesgo, los créditos y los recursos del FINFRA serán desembolsados por este medio, con lo que en todo momento se tendrá conocimiento del avance físico-financiero de la obra.

El fideicomiso contratará a un supervisor de obra para que revise las estimaciones que presente el concesionario para pago. Una vez aprobadas, el fideicomiso pagará con

una mezcla de las diferentes fuentes de recursos acorde con la propuesta que el concesionario haya hecho en la licitación. De esta forma, en todo momento a lo largo del período de construcción se tendrá la seguridad de que el capital de riesgo está siendo aportado conforme a lo acordado.

El fideicomiso actuará a través de un comité técnico en el que la SCT contará con un representante. El comité recibirá informes periódicos sobre el avance del proyecto, lo que permitirá que la SCT pueda tomar cualquier acción preventiva o correctiva con oportunidad.

3.18 ¿CÓMO VIGILARÁ LA SCT QUE EL CONCESIONARIO NO OBTENGA UNA TASA INTERNA DE RETORNO SOBRE EL CAPITAL INVERTIDO SUPERIOR A LA QUE TENGA DERECHO A RECIBIR?

De acuerdo con las bases de licitación, los flujos netos del proyecto se destinarán en primer lugar a pagar la totalidad de la deuda bancaria y posteriormente, en pari-passu con el capital de riesgo, las aportaciones subordinadas que haya erogado el FINFRA. Durante el período de recuperación del capital de riesgo, SCT y el FINFRA deben conocer el comportamiento del pago del capital de riesgo y su rendimiento, ya que una vez que se recuperen en su totalidad, el concesionario y el FINFRA compartirán los flujos residuales del proyecto hasta el término del plazo de la concesión.

Con este propósito se ha establecido una metodología de cálculo que se aplicará para determinar la tasa de rendimiento del capital de riesgo, para que una vez alcanzado el retorno sobre el capital invertido conforme a la propuesta del concesionario en la licitación, se inicie el período de distribución de los flujos residuales.

El retorno del capital se obtiene calculando el valor presente de la diferencia entre las aportaciones de capital de riesgo destinadas a la construcción del proyecto y los ingresos netos que hayan sido entregados a la empresa concesionaria o a sus inversionistas, después de pagada la deuda bancaria y en su caso las aportaciones subordinadas,

Para el seguimiento de la tasa de rentabilidad del capital de riesgo, el concesionario deberá realizar el cálculo durante el periodo de operación en forma anual, y presentarlo a la SCT y al FINFRA a más tardar tres meses después de cerrar cada ejercicio. Para el análisis y la revisión de los cálculos, la SCT y el FINFRA podrán solicitar al concesionario la información adicional que consideren conveniente.

3.19 ¿QUÉ OCURRE SI LA CONCESIONARIA NO ES CAPAZ DE LOGRAR EL CIERRE FINANCIERO?

El esquema prevé que la SCT expedirá el Título de Concesión a favor de la empresa concesionaria dentro de los 35 (treinta y cinco) días posteriores al fallo de la licitación, para lo cual se deberá cumplir que la Empresa Concesionaria haya constituido el Fideicomiso de Administración, dentro de los 30 días posteriores al fallo de la licitación, y que haya entregado oportunamente a la SCT la documentación necesaria para la

elaboración del título de concesión. Por ende, no es condición necesaria que el concesionario haya logrado el cierre financiero para el otorgamiento del Título de Concesión.

Adicionalmente, la concesionaria podrá expedir el Certificado de Inicio de Construcción sin haber celebrado los contratos de crédito, siempre y cuando:

- ➔ El licitante ganador lo haya previsto así en su propuesta;
- ➔ Se haya constituido el fideicomiso de administración;
- ➔ La SCT haya otorgado el título de concesión a la empresa concesionaria;
- ➔ El fideicomiso de administración haya celebrado los contratos de supervisión referidos en los Documentos de la Licitación;
- ➔ La empresa concesionaria cubra los costos de construcción de las obras que se generen mediante el capital de riesgo que se aporte al fideicomiso de administración; y
- ➔ La empresa concesionaria exhiba ante la SCT un escrito firmado por su representante legal en el que manifieste que puede iniciar la construcción de las obras, sin los créditos y la aportación inicial y que ello es congruente con el programa de construcción, toda vez que no podrá disponer de la aportación inicial sino hasta que hayan transcurrido 10 (diez) días posteriores a que la empresa concesionaria haya exhibido a la SCT y al fideicomiso de administración, copia certificada de los contratos de crédito firmados.

El incumplimiento de la empresa concesionaria en celebrar los contratos de crédito dentro de los plazos previstos en los documentos de la licitación dará lugar a la revocación de la concesión, en cuyo caso ésta le será asignada al concursante que haya quedado en segundo lugar.

De darse este escenario, no se pondría en riesgo la construcción del proyecto, ya que no se habrían erogado recursos crediticios ni del FINFRA, los cuales seguirían intactos para erogarse en cuanto el nuevo concesionario hubiere cumplido con los requisitos para hacerlo.

3.20 ¿QUÉ PASA SI LA CONCESIONARIA QUIEBRA DURANTE LA VIDA DE LA CONCESIÓN?

Si la empresa concesionaria quiebra durante la vida de la concesión, SCT le revocaría la concesión, lo que daría lugar a que:

1. La concesión termine en forma anticipada;
2. Como consecuencia, los bienes concesionados reviertan a favor del Gobierno Federal;
3. El concesionario pierda el capital de riesgo;
4. Los ingresos derivados de la explotación del proyecto sigan afectos al fideicomiso de administración para el pago del servicio de los créditos; y

5. Se mantenga el Compromiso de Aportación Subordinada otorgado por el FINFRA hasta la total amortización de los créditos.
6. El proyecto sería operado por SCT, a través del esquema que ésta juzgara pertinente.

3.21 ¿CÓMO SE EVITA ADJUDICAR LA CONCESIÓN A PARTICIPANTES QUE AL TERMINAR LA OBRA DEJEN ABANDONADA LA OPERACIÓN?

La empresa concesionaria estará obligada a aportar, por lo menos, al 25% del monto de inversión total del proyecto como capital de riesgo, por lo que se prevé que tendrá un interés de largo plazo en lograr la recuperación de su inversión.

3.22 ¿QUÉ PASA SI NO SE LOGRA INICIAR LA OBRA DENTRO DE LOS PLAZOS ESTABLECIDOS?

Si el concesionario no inicia las obras en el plazo previsto, perderá el derecho a la concesión y la SCT aplicará el criterio de asignación del proyecto al licitante que hubiere quedado en segundo lugar.

3.23 ¿CÓMO SE ASEGURA QUE PREVALEZCA UNA VISIÓN DE LARGO PLAZO DEL PROYECTO?

Uno de los objetivos más importantes del nuevo esquema consiste en hacer posible el financiamiento de los proyectos en el largo plazo, para lo cual contiene los siguientes elementos:

- ➔ Se asegura la aportación del capital de riesgo del concesionario en el proyecto, ya que se exige una carta de crédito por el total propuesto.
- ➔ Se separan las funciones del constructor y el operador, evitando conflicto de intereses.
- ➔ Existe el incentivo de obtener una mayor tasa de rendimiento en el largo plazo, en el caso de una mayor eficiencia en la operación del proyecto durante el plazo de la concesión.
- ➔ El capital de riesgo se recupera después de la deuda, en pari-passu con las aportaciones subordinadas.
- ➔ La operación y el mantenimiento del proyecto son parte integral del negocio.
- ➔ El Compromiso de Aportación Subordinada permite que las instituciones financieras mantengan una perspectiva de largo plazo en cuanto al otorgamiento y la recuperación de los créditos otorgados al proyecto.

3.24 ¿POR QUÉ SE PROPORCIONA INFORMACIÓN ACERCA DE LA DEMANDA POTENCIAL DE TRÁNSITO A LOS INTERESADOS Y QUÉ RIESGO ASUME LA SCT AL RESPECTO?

La SCT ha realizado estudios de aforo que le permiten calificar y jerarquizar proyectos por su viabilidad económica y considera que entregarlos a los licitantes facilita la elaboración de sus propuestas y les permite fundamentarlas con base en información completa que ellos de todos modos pueden complementar y actualizar. Los licitantes

pueden o no usar la información suministrada por SCT, ya que la Secretaría no asume ningún compromiso respecto a ella.

3.25 ¿QUÉ PASA SI SE PRESENTA SÓLO UN INTERESADO A LOS CONCURSOS?

Si cumple con los requisitos de la licitación y su propuesta es solvente le podría ser otorgada la concesión.

**3.26 ¿ES APROPIADO OTORGAR EL MISMO PESO A LOS DOS COMPONENTES DEL APOYO QUE EL GOBIERNO FEDERAL PROPORCIONARÁ A LOS PROYECTOS (ES DECIR, EL SUBSIDIO INICIAL Y LA GARANTÍA DE INGRESOS MÍNIMOS)?
¿NO DEBE PESAR MÁS UNO QUE OTRO?**

En la versión actual del nuevo esquema de concesiones, ambos componentes reciben el mismo peso en virtud de que los dos son recursos públicos. Sin embargo, este criterio podría revisarse y modificarse en el futuro.

4. ALCANCES DEL PROGRAMA

4.1 ¿CÓMO ESCOGE LA SCT LOS PROYECTOS POR REALIZAR?

Como parte de sus procesos de planeación, SCT identifica los proyectos federales necesarios para avanzar en la modernización de la red federal de carreteras, evalúa su factibilidad económica y los prioriza de acuerdo con sus indicadores económicos. Los proyectos con mayor rentabilidad económica son evaluados desde el punto de vista financiero y, en caso de que sea viable su desarrollo mediante concesiones, se incluyen en la cartera de proyectos correspondiente.

4.2 ¿POR QUÉ ES IMPORTANTE DESARROLLAR JUSTO ESAS CARRETERAS?

Entre otros motivos, porque su construcción permite avanzar en la modernización de los 14 principales corredores carreteros que comunican al país, lo que constituye uno de los principales objetivos de la política carretera vigente; porque fortalecen la integración de las regiones en que se ubican; y porque atienden a una demanda económica y social significativa que se traduce, entre otros factores, en un buen potencial para recibir tránsitos elevados y obtener ingresos importantes.

4.3 ¿CUÁNTAS CARRETERAS SE PREVÉ CONCESIONAR?

En una primera etapa, la SCT ha identificado 9 proyectos federales como concesionables. Aunque podría haber cambios en la integración del paquete de proyectos a concesionar, los que a la fecha parecen más viables son los siguientes:

	PROYECTO	TIPO DE OBRA	LONGITUD (km)	COSTO ESTIMADO (millones de pesos)
1	Libramiento de Matehuala	4 carriles	14	370
2	Perote-Amozoc	2 carriles	103	1,500
3	Entronque San Blas-Escuinapa	2 carriles	151	2,300
4	Libramiento Norte de la Ciudad de México	4 carriles	220	6,100
5	Morelia-Salamanca	2 carriles	81	1,500
6	Laguna Verde-Gutiérrez Zamora	2 carriles	127	2,500
7	Saltillo-Monterrey	4 carriles	40	2,230
8	Libramiento de La Piedad	2 carriles	17	340
9	Allende-Juárez	2 carriles	42	600
TOTAL			795	17,440

De esta lista de obras, las dos primeras ya se hallan dentro del proceso de concesionamiento. La preparación de los otros siete proyectos está en proceso para publicar las convocatorias correspondientes en 2003 y 2004. Del costo estimado de

inversión, se estima que alrededor de 25% provendrá de aportaciones de capital privado.

4.4 ¿QUÉ RESULTADOS SE ESPERA OBTENER CON EL NUEVO SISTEMA?

Con este nuevo esquema, el Gobierno Federal espera contar con un mecanismo eficaz y sustentable a largo plazo para desarrollar proyectos de infraestructura carretera mediante la combinación de recursos públicos y privados.

4.5 ¿QUÉ META DE INVERSIÓN MEDIANTE ASOCIACIONES PÚBLICO-PRIVADAS TIENE ESTE GOBIERNO?

Durante la presente administración federal se pretende avanzar en la modernización de los 14 principales corredores carreteros, para lo que se han identificado los proyectos que será necesario llevar a cabo. Dentro de esta cartera de proyectos, hasta la fecha se han identificado nueve que pueden ser desarrollados a través del nuevo esquema de concesiones, aunque este número bien podría cambiar. Esos nueve proyectos tienen una longitud conjunta de alrededor de 795 kilómetros y se requerirá una inversión estimada en 17,500 millones de pesos para construirlos.

4.6 DESPUÉS DE MATEHUALA Y AMOZOC-PEROTE, ¿CUÁL ES LA SIGUIENTE CONCESIÓN QUE SCT VA A OTORGAR?

Entronque San Blas –Escuinapa, en los estados de Sinaloa y Nayarit.

4.7 POR QUÉ SON TAN MODESTOS LOS ALCANCES DEL PROGRAMA EN COMPARACIÓN CON LOS DEL PERÍODO 1989-1994?

Para ser viable, el desarrollo de proyectos de infraestructura pública a través de la participación del capital privado requiere cumplir con una serie de condiciones que aseguren su implantación exitosa. Entre estas condiciones destaca tanto la coordinación entre entidades gubernamentales federales y estatales para la definición a detalle del proyecto ejecutivo, como el establecimiento de la viabilidad económica y financiera de los proyectos.

El diseño de estos procesos involucra una compleja labor de coordinación y el trabajo conjunto de múltiples instancias de gobierno, sin la cual la asignación de riesgos del nuevo esquema no podría darse en la práctica. La actual administración ha elegido invertir tiempo y recursos en la creación de un nuevo esquema que evite al máximo los errores para cumplir con la meta de utilizar los recursos del Estado de manera efectiva.

En otras palabras, este esquema no se puede aplicar a cualquier proyecto de inversión en autopistas nuevas. Sólo es viable para casos de probada rentabilidad económica y financiera con una exhaustiva preparación técnica.

4.8 ¿CUÁL ES EL ESTADO DE AVANCE DE ESTE PROGRAMA Y CÓMO HA SIDO, A SU JUICIO, LA RECEPCIÓN DE ÉSTE POR PARTE DEL SECTOR PRIVADO?

A la fecha se han publicado las convocatorias de dos concesiones, el Libramiento de Matehuala y la autopista Amozoc-Perote. En ambos casos se ha podido verificar un gran interés en participar en el proceso de licitación, lo que ha llevado a atender un gran número de solicitudes de información y a introducir un cierto número de ajustes al esquema, como resultado de observaciones y peticiones de los participantes.

4.9 ¿CUÁNTOS LICITANTES SE INSCRIBIERON EN EL CONCURSO DEL LIBRAMIENTO DE MATEHUALA Y CUÁL FUE EL NIVEL DE SU PARTICIPACIÓN?

En este concurso se inscribieron 28 empresas. Sin embargo, desde un principio se observó que no todas estaban interesadas en presentar una oferta. El número de empresas que participó activamente en todas las etapas del proceso fue de 10-12, de las cuales al final sólo 3 presentaron una oferta.

De estas, todas son mexicanas y sólo una tenía socio extranjero.

4.10 ¿CUÁNTOS LICITANTES SE HAN INSCRITO EN EL CONCURSO DE LA AUTOPISTA AMOZOC-PEROTE Y CUÁL HA SIDO EL NIVEL DE SU PARTICIPACIÓN?

CONCEPTO	CANTIDAD
➔ Empresas inscritas	19
Nacionales	12
Internacionales	7

Hasta la fecha, estas empresas están revisando las bases de licitación y han estado participando en las diferentes actividades que forman parte del proceso de licitación.

5. PREPARACIÓN DE LOS PROYECTOS

5.1 ¿CÓMO SE LLEVA A CABO ESA PREPARACIÓN?

Entre otras, la SCT desempeña las siguientes tareas:

- ➔ Realiza estudios de tránsito para prever su comportamiento cuando la vía entre en operación. Estos estudios se entregan al concesionario, quien, bajo su total responsabilidad, puede utilizarlos como base para elaborar las proyecciones que sustenten su propuesta financiera, o bien complementarlos con trabajos adicionales.
- ➔ Evalúa, con base en información vial, económica y social, la demanda que atenderá el proyecto, así como las condiciones de vida y de actividad económica prevalecientes en la zona en que éste se asentará. Estos datos se utilizan, por ejemplo, para analizar las tarifas que podrán cobrarse en la vía, buscando relacionarlas con la capacidad de pago de los usuarios potenciales para garantizar que la vía sea objeto de un uso intenso.
- ➔ Prepara el proyecto ejecutivo de la obra, el cual presenta en gran detalle su diseño íntegro y establece a qué características, normas y especificaciones deberá sujetarse su ejecución.
- ➔ Elabora un presupuesto y un programa de construcción. El presupuesto será utilizado como base para analizar las propuestas presentadas por los interesados en la concesión del proyecto, en tanto que el programa permite estimar los plazos requeridos para concluir la ejecución de la obra y se utiliza para definir una serie de fechas clave del proceso.
- ➔ Adquiere el derecho de vía y gestiona los permisos necesarios para aprovecharlo debidamente. Al otorgar la concesión, en algunos casos se prevé que el ganador reembolse los costos erogados para realizar estudios, liberar el derecho de vía, elaborar el proyecto ejecutivo y obtener los permisos.
- ➔ Diseña el esquema tarifario de la vía.
- ➔ Realiza estudios de impacto ambiental del proyecto y tramita ante la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (Semarnat) la autorización y el permiso respectivos.

5.2 INFORMACIONES DE PRENSA ASEGURAN QUE ESTE PLAN CUENTA CON PROYECTOS ÚNICOS, CON MODOS DE FINANCIAMIENTO DIFERENCIADOS

¿QUÉ SIGNIFICA AQUELLO?

¿POR QUÉ SE OPTÓ POR ESTE MECANISMO?

Los proyectos de autopistas de cuota a los que se está aplicando el nuevo esquema de concesiones son tramos que, por sus características, permiten la inclusión de la inversión privada, bajo esquemas de participación público-privada. Esto quiere decir que los proyectos elegibles para construirse conforme a este mecanismo son sólo aquellos que ofrezcan una rentabilidad razonable al inversionista privado, tomando en cuenta que se requiere de un componente de recursos públicos para cubrir la porción

no rentable del proyecto. En consecuencia, no es posible aplicar el esquema a cualquier tramo, ya que sólo algunos cubren los requisitos para ser incluidos.

El esquema de financiamiento presenta criterios y características generales aplicables a los proyectos elegibles. Sin embargo, cada proyecto tiene particularidades que lo hacen único y que deben ser tomados en cuenta para asegurar la instrumentación exitosa del esquema.

5.3 ¿QUÉ SE HA HECHO PARA ASEGURAR QUE HAYA PARTICIPACIÓN DE INTERESADOS NACIONALES Y/O EXTRANJEROS?

En la definición del nuevo esquema, la SCT ha considerado la experiencia reciente en el financiamiento de proyectos de infraestructura pública con participación del sector privado, tanto en México como en otros países. En este sentido, además de preservar en todo momento los intereses del Estado, se han analizado los incentivos que requieren los inversionistas privados para participar en este tipo de proyectos. Adicionalmente a lo anterior, la SCT efectúa una sistemática labor de promoción del nuevo esquema entre empresas privadas nacionales y extranjeras, principalmente de los sectores financiero, de la construcción y operación de carreteras.

Las licitaciones serán nacionales. Sin embargo, los interesados extranjeros podrán participar en el concurso mediante la constitución de una sociedad anónima mexicana, ya sea por sí solos o asociados con empresas mexicanas.

5.4 ¿CÓMO VAN A MANEJAR LA TEMÁTICA DE LOS DERECHOS DE VÍA NECESARIOS PARA LAS OBRAS?

La SCT iniciará las negociaciones de liberación de los derechos de vía de los proyectos con suficiente anticipación a la fecha de la convocatoria; ésta no se publicará si no se cuenta con al menos el 80% del derecho de vía liberado y los convenios de ocupación firmados. El tiempo disponible para la negociación del derecho de vía permite ajustar al trazo en caso de situaciones irresolubles.

Los trabajos son coordinados por el Centro SCT y la Dirección General de Carreteras Federales, con la esencial colaboración de los Gobiernos Estatales. Así, se realiza la identificación de los predios, de los bienes distintos de la tierra y de las obras inducidas que será necesario realizar. Se concerta lo necesario con los propietarios, se obtienen los convenios de ocupación previa y posteriormente se lleva a cabo el trámite de pago.

5.5 ¿QUÉ TAREAS SON NECESARIAS PARA PREPARAR LOS PROYECTOS? ¿CUÁNTO TIEMPO TOMAN?

La preparación de los proyectos toma años. Requiere estudios de localización del trazo, geotécnicos, de mecánica de suelos, geohidrológicos y de impacto ambiental, para

poder desarrollar los anteproyectos de terracerías, pavimentos, obras de drenaje y estructuras mayores y menores que sus especificaciones requieren.

Además son necesarios estudios de factibilidad, para analizar la demanda potencial, su composición por tipo de vehículo y la tarifa factible. En el lado financiero, la Secretaría y Banobras estudian la viabilidad del proyecto y definen la capacidad de aportación del Gobierno Federal, en consultas con la SHCP.

El área jurídica sanciona las condiciones legales y el contrato de concesión, así como las bases de licitación. También se deben tramitar los permisos ante otras dependencias cuya infraestructura interfiera con el proyecto (Pemex, CFE, CNA, ferrocarriles) y ante el INAH para preservar posibles vestigios históricos.

Antes de la publicación de la convocatoria se negocia la liberación del derecho de vía y se prepara el estudio de impacto ambiental, para obtener la autorización de Semarnat.

Este conjunto de actividades toma entre 24 y 36 meses antes de lanzar la convocatoria, dependiendo de la complejidad de cada proyecto.

5.6 ¿CÓMO INTERVIENEN LOS GOBIERNOS DE LOS ESTADOS EN LA PREPARACIÓN DE CADA PROYECTO?

Los Gobiernos de los Estados, en función del interés que tengan en los proyectos y de sus posibilidades económicas, coadyuvan con la Secretaría en la liberación de los derechos de vía, en la ejecución de estudios de campo y posiblemente en la elaboración de los proyectos. Asimismo, de acuerdo con los convenios que para el caso se establezcan, pueden invertir en la ejecución de las obras o bien proporcionar algunas garantías para el manejo de ciertas contingencias.

5.7 ¿CÓMO SE ASEGURA EL CUMPLIMIENTO DE LA NORMATIVIDAD AMBIENTAL?

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes, dentro de su normatividad, estipula previsiones de carácter ambiental que siguen sus técnicos al realizar los trabajos de ingeniería básica y de detalle, con objeto de atenuar y prevenir impactos ambientales. Por otra parte y en cumplimiento de las leyes respectivas, para cada proyecto se prepara una Manifestación de Impacto Ambiental, casi siempre en la Modalidad Regional, que estudia y califica todos los Impactos Ambientales del caso y determina las medidas de mitigación y compensación que se aplicarán mediante programas de manejo ambiental. Esta manifestación se presenta a la SEMARNAT para su revisión y dictamen, con objeto de dar cumplimiento a la normatividad para el equilibrio ecológico y la protección al ambiente.

Una vez que se cuenta con un dictamen favorable y se inician las obras, se aplican los programas previstos de manejo ambiental y se vigila su cumplimiento a través de la supervisión de la Secretaría y de auditorías ambientales que se contratan ex profeso.

5.8 ¿CÓMO SE ASEGURA LA PROTECCIÓN DE SITIOS DE INTERÉS ARQUEOLÓGICO?

Se solicita la intervención del INAH para que sobre la ruta, con auxilio del catálogo o inventario de zonas arqueológicas, localice las ubicadas en sitios cercanos o dentro del derecho de vía. En igual forma, los técnicos del Instituto estudian los levantamientos aerofotográficos para ubicar zonas arqueológicas no registradas mediante técnicas de fotointerpretación. Además, personal del propio Instituto y de la Secretaría recorre el derecho de vía para corroborar la información; finalmente, el INAH determina si el derecho de vía carece de vestigios arqueológicos o si se pueden realizar rescates arqueológicos sin interferir con la ejecución de las obras, o bien si se construye alguna estructura que preserve la integridad de los vestigios encontrados o si se modifica el trazo. En cada caso, el INAH dictamina lo procedente y su dictamen se toma en cuenta tanto en el proyecto como en la Manifestación de Impacto Ambiental Regional.

5.9 ¿DE QUÉ MANERA SE RESUELVEN CONFLICTOS POTENCIALES CON OTRAS INSTALACIONES DE INFRAESTRUCTURA (OBRAS DE RIEGO, LÍNEAS ELÉCTRICAS, DUCTOS, VÍAS, ETC.)?

Antes de emitir la convocatoria, como parte del proyecto constructivo la SCT realiza estudios para identificar las interferencias de la autopista con otras instalaciones. En el levantamiento aerofotográfico se detectan las instalaciones e infraestructuras ubicadas dentro del derecho de vía; durante la localización y trazo se verifica su posición y geometría y al realizar los trabajos de ingeniería de detalle se determina si las obras son afectadas o no por la carretera. En este último caso se elaboran proyectos de reubicación (obras inducidas) de común acuerdo con los dueños de la infraestructura afectada (CFE, PEMEX, CNA y empresas ferroviarias, entre otras) y sus usuarios. Esta información y los permisos correspondientes forman parte de la documentación que recibirá el concesionario.

5.10 ¿QUIÉN PAGARÁ LOS GASTOS ASOCIADOS CON LA PREPARACIÓN DE LOS PROYECTOS?

Durante la licitación, en algunos proyectos SCT dará a conocer a los licitantes la cantidad que el licitante ganador le deberá reembolsar por concepto de estudios, proyectos, permisos y derechos de vía. En otros casos, la realización de los gastos mencionados correrá a cargo de la SCT, con el apoyo de Gobiernos de los Estados.

5.11 ¿CÓMO SE ATENDERÁN LAS NECESIDADES DE LAS COMUNIDADES ALEDAÑAS AL TRAZO DE LA CARRETERA?

La Secretaría desarrollará un plan de apoyo a las comunidades que se hallan a lo largo de la autopista. Durante el período de consultas de la licitación, los participantes podrán detectar las necesidades de estas comunidades.

**5.12 ¿QUÉ RESTRICCIONES TENDRÁN QUE CONSIDERAR LOS PARTICIPANTES EN LAS LICITACIONES RESPECTO A LOS BANCOS DE MATERIALES A USAR PARA LAS OBRAS?
¿RESPECTO A LA CONTRATACIÓN DE TRANSPORTISTAS PARA EFECTUAR LOS ACARREOS?**

Durante el período de estudio del proyecto y de aclaraciones, que será de al menos 4 meses, el participante podrá investigar las condiciones de los bancos de materiales y de los fletes en la región; una vez iniciada la obra, será su responsabilidad la negociación por el uso de bancos de materiales y de los acarreos.

Si los bancos se encuentran comprendidos dentro del proyecto contarán con el dictamen favorable de la SEMARNAT para su explotación, bajo las restricciones establecidas en el programa de manejo ambiental comprendido en la Manifestación de Impacto Ambiental. Si los bancos se hallan en explotación deberán tener permisos federales y locales y se deberán observar en todo momento las normas generales de protección ecológica.

Con relación a la contratación de transportistas para efectuar los acarreos, los licitantes deberán establecer convenios previos con las centrales o uniones locales de transportistas, a efecto de considerar razonablemente sus costos. También les convendrá negociar con las mismas uniones la proporción de camiones propios que podrán utilizar, a efecto de mantener buenas relaciones con los transportistas.

6. PERCEPCIÓN EXTERNA

6.1 UNA DE LAS CRÍTICAS RECURRENTE DEL SECTOR PRIVADO APUNTA A LA FALTA DE CLARIDAD Y TRANSPARENCIA DE LAS NORMAS DEL SISTEMA. SI EL PROBLEMA ES REAL, ¿DE QUÉ FORMA SE ENFRENTARÁ?

No está claro que el sector privado haya formulado esas críticas respecto al esquema. Independientemente de ello, tales declaraciones sólo podrían deberse al desconocimiento de las características del esquema. La SCT ha efectuado una serie de actividades para dar a conocer el esquema y el conjunto de proyectos carreteros al que se pretende aplicarlo, con lo que se espera que los interesados en participar en los proyectos tengan acceso a la información básica necesaria.

Una de las bondades de la legislación actual en materia de concesiones carreteras es precisamente la flexibilidad que permite para desarrollar proyectos. En el caso del nuevo esquema de concesiones, se ha puesto especial cuidado en establecer con claridad los derechos y las obligaciones de las partes; en señalar los supuestos principales del esquema; en asignar los riesgos del proyecto a quien mejor puede administrarlos y en incorporar previsiones que otorguen suficiente seguridad jurídica a los participantes.

6.2 ¿QUÉ ACCIONES SE HAN TOMADO PARA ASEGURAR LA PARTICIPACIÓN DE EMPRESAS CONSTRUCTORAS MEXICANAS?

El concurso es nacional, por lo que las empresas constructoras que cumplan los requisitos podrán participar, ya sea encabezando un grupo o formando parte de otro. En consecuencia, las empresas constructoras nacionales deben prepararse para participar, según su capacidad, como inversionistas o como contratistas.

6.3 ¿QUÉ GARANTIZA QUE AL NUEVO ESQUEMA DE CONCESIONES DE CARRETERAS NO LE VA A PASAR LO MISMO QUE AL AEROPUERTO DE TEXCOCO?

La SCT estudia cada proyecto con mucho tiempo de anticipación a las obras; así como se preparan estudios básicos, se reconoce la disposición de los propietarios de las tierras necesarias para adquirir el derecho de vía y se inician las negociaciones de adquisición de los terrenos antes de convocar al concurso. Sólo cuando se han firmado los convenios de ocupación y la aceptación de vender se emite la convocatoria, de manera que cualquier dificultad se puede atender mediante la negociación con los propietarios con suficiente tiempo, inclusive para modificar el trazo si la situación fuera insalvable.

6.4 ¿QUÉ INTERÉS SE HA DETECTADO POR PARTICIPAR?

Los contactos con el sector privado confirman el interés de participar en este tipo de proyectos. En general se percibe que la SCT ha invertido tiempo y recursos con el objeto de llegar a un nuevo esquema viable, lo que en general es bien recibido por los posibles licitantes. Sin embargo, es un hecho que los grupos privados interesados deberán mantener una visión de mediano y largo plazo, ya que la recuperación de las inversiones así lo requerirá.

6.5 ¿QUÉ PAPEL DESEMPEÑARÁ CAPUFE EN ESTE ESQUEMA?

Por el momento no se prevé que Capufe participe en el desarrollo de proyectos bajo el nuevo esquema de concesiones, aunque en un futuro pudiera generar excedentes financieros para ser aportados a los proyectos.

6.6 ¿CÓMO ADMINISTRARÁ LA SCT ESTE ESQUEMA?

A través de la Subsecretaría de Infraestructura, y en particular de la Unidad de Autopistas de Cuota. La Dirección General de Carreteras Federales y los Centros SCT de los estados donde se ubiquen las obras participarán en el seguimiento y la supervisión de los trabajos de construcción.

6.7 ¿A QUÉ SE DEBE QUE EL GOBIERNO APORTE RECURSOS A LOS PROYECTOS?

El nuevo esquema parte del principio de reconocer que la mayoría de los proyectos carreteros de cuota que son importantes para el desarrollo del sector no son financieramente viables por sí solos; es decir, que su capacidad de generar los ingresos necesarios para cubrir la inversión que requiere su construcción es insuficiente, por lo que es indispensable aportar a la obra recursos públicos no recuperables, a efecto de que los proyectos sean financiables y atractivos para la participación del capital de riesgo y para abrir la posibilidad de financiarlos a largo plazo.

La canalización de recursos públicos aportados por el FINFRA no es un subsidio, sino una aportación de capital semilla que hace posible que se avance más rápidamente en la construcción de la infraestructura carretera de cuota que requiere la red nacional al complementar los recursos públicos escasos con otros provenientes de inversionistas privados.

6.8 ¿POR QUÉ SÓLO SE GARANTIZAN LOS CRÉDITOS OTORGADOS POR LOS BANCOS?

La percepción del riesgo por parte de la banca comercial en proyectos de infraestructura carretera es elevada y no corresponde con el rendimiento que genera el sector, lo que ha provocado que no participe activamente en el financiamiento de sus proyectos. Lo anterior se deriva de factores como los siguientes:

- ➔ La experiencia pasada negativa ha generado un rechazo hacia su participación en este tipo de proyectos.
- ➔ Se requieren recursos considerables y financiamientos de largo plazo.
- ➔ No hay mecanismos para la solución de controversias entre autoridades concedentes y concesionarios.
- ➔ Se pueden presentar riesgos políticos.

Para lograr una amplia participación de las instituciones financieras privadas, es necesario proporcionarles seguridad jurídica y la certidumbre de que recuperarán sus créditos, ya que de otra manera no será posible incorporarlas al programa y haría imposible su instrumentación. A lo anterior habría que añadir que a la deuda bancaria no le corresponde asumir los riesgos inherentes a este tipo de proyectos, ya que el acceso al crédito requiere contar no sólo con una fuente de pago segura, sino también con garantías que respalden la recuperación del crédito.

De esta manera, el nuevo esquema ha diseñado una serie de elementos encaminados a hacer viable el financiamiento bancario de largo plazo. Entre estos elementos, el más importante es el Compromiso de Aportación Subordinada, que será cubierto por el FINFRA a través de aportaciones que se recuperarán con costo financiero una vez que se haya pagado el crédito y junto con el capital.

Este compromiso tendrá como límite máximo aquél que el concesionario haya determinado en su propuesta para cubrir las diferencias que se registren entre el nivel de ingreso observado por la autopista y el que considere suficiente para cubrir el servicio de la deuda. Adicionalmente, dado que se trata de un compromiso que sólo se ejecutará cuando exista una deficiencia de los ingresos netos respecto al servicio de la deuda que el concesionario haya considerado en su propuesta, su ejercicio es contingente.

6.9 ¿POR QUÉ NUEVAMENTE SE PRIVILEGIA A LOS FINANCIEROS A EXPENSAS DE TODOS LOS DEMÁS PARTICIPANTES?

Para que exista disponibilidad de recursos crediticios para el programa, es indispensable cubrir los requerimientos exigidos por las instituciones financieras y los órganos normativos y reguladores del sector. En este sentido, la CNBV, la SHCP y el Banco de México, han establecido reglas muy estrictas para el otorgamiento de crédito, las cuales demandan una evaluación exhaustiva de los proyectos en cuanto a la solidez de la fuente de pago, la estructura de garantías, la situación financiera, los antecedentes crediticios del acreditado, el marco jurídico, etc.

El diseño del nuevo esquema de concesiones facilita la participación de la banca comercial, ya que permite una adecuada asignación de los riesgos y la recuperación de los créditos. En caso de no incorporar estas características, los proyectos no podrían tener acceso al crédito. Asimismo, a las aportaciones de capital les corresponde asumir

los riegos del proyecto y no al crédito, ya que en última instancia el beneficio o perjuicio por el desempeño de éste únicamente recae en los inversionistas.

6.10 ¿CÓMO ASEGURARÁ LA SCT QUE LOS CONCESIONARIOS NO COBREN TARIFAS EXORBITANTES?

La SCT determinará las tarifas aplicables bajo el principio de maximizar la utilización y los beneficios de los proyectos. Adicionalmente, las tarifas aplicables a cada caso serán homologadas con las vigentes en el territorio nacional, marco dentro del cual se cuenta con una rica experiencia en cuanto al comportamiento de la demanda en función de la tarifa aplicada.

6.11 ¿EN QUÉ MEDIDA REPRESENTA EL ESQUEMA UNA INVITACIÓN ABIERTA A LA PARTICIPACIÓN DE EMPRESAS CONSTRUCTORAS EXTRANJERAS?

El esquema no privilegia en ninguna forma la nacionalidad de los participantes, sino que ofrece una oportunidad para que con la mayor flexibilidad se puedan reunir las condiciones que permitan crear una oferta competitiva, que es la que seguramente ganará la concesión.

Las características de las obras en que se invertirá no favorecen la importación de tecnología, equipo, materiales o recursos humanos. En la experiencia del país en obras civiles con participación de capital extranjero, la industria de la construcción nacional ha tenido una participación relevante, tanto por la conveniencia económica del inversionista como por la capacidad y experiencia demostrada por las empresas mexicanas.

6.12 ¿QUÉ IMPLICA LA PARTICIPACIÓN EXTRANJERA PARA LA INGENIERÍA MEXICANA?

En el caso de que la inversión provenga de extranjeros, la ingeniería mexicana será seguramente requerida tanto por su tradición en el diseño y la construcción de carreteras y por su competencia en áreas como la mecánica de suelos y la ingeniería sísmica, entre otras, como por la capacidad de ejecución demostrada en grandes obras de ingeniería. La ingeniería mexicana, como en otros casos de obras civiles construidas con capital extranjero, seguirá aportando su experiencia en estos proyectos.

Por otra parte, la asociación y/o el trabajo conjunto con empresas de otros países podrá abrir oportunidades de desarrollo a las empresas nacionales, las cuales asimismo tendrán ocasión de conocer nuevas formas y tecnologías de trabajo en sus respectivos campos de especialidad.

6.13 ¿CÓMO SE ASEGURA QUE LOS CONSTRUCTORES MEXICANOS NO SE CONVERTIRÁN EN SIMPLES DESTAJISTAS DE LOS CONCESIONARIOS EXTRANJEROS?

Los constructores mexicanos que no tengan interés o capacidad para participar en la licitación podrán promover su experiencia entre los participantes, negociando un papel de socios para la ejecución de la obra.

**6.14 ¿PUEDEN PARTICIPAR LOS TRES NIVELES DE GOBIERNO EN EL ESQUEMA?
¿DE QUÉ MANERA?**

Cada nivel de gobierno puede participar de diferentes maneras en la instrumentación de los proyectos a desarrollar bajo el nuevo esquema de concesión. Algunas modalidades de participación incluyen la liberación de derechos de vía, la realización de aportaciones liquidadas o en especie al proyecto, la generación de condiciones para un uso más intensivo de la obra y la promoción del proyecto en diversos foros. La modalidad del apoyo que cada nivel de gobierno proporcionará al desarrollo del proyecto se definirá a función de las particularidades de cada uno de ellos.

Si desea más información, consulte la página web de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en la dirección:

www.sct.gob.mx

Secretaría de Comunicaciones
y Transportes

Pedro Cerisola y Weber
Secretario

Jorge Fernández Varela
Subsecretario de Infraestructura

Aarón Dychter Poltolarek
Subsecretario de Transporte

Jorge Álvarez Hoth
Subsecretario de Comunicaciones

María de la Luz Ruíz Mariscal
Oficial Mayor

Oscar de Buen Richkarday
Jefe de la Unidad de Autopistas de Cuota

Si desea más información, consulte la página web del Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos, en la dirección:

www.banobras.gob.mx

Banco Nacional de Obras
y Servicios Públicos, S.N.C. (Banobras)

Felipe Calderón Hinojosa
Director General

Marco Antonio de la Peña Sánchez
Director Fiduciario

Luis Alfonso Maza Urueta
Director de Finanzas

Miguel Gómez Bravo Topete
Director de Asuntos Jurídicos

Arturo Olvera Vega
Director de Desarrollo de Proyectos