

NUEVO ESQUEMA DE CONCESIONES
DE AUTOPISTAS DE CUOTA

2
capítulo



Nuevo Esquema de Concesiones de Autopistas de Cuota

El modelo jurídico-financiero descrito en este capítulo, parte del principio de reconocer la insuficiente capacidad de la mayoría de las autopistas de cuota federales por construir, generar los ingresos necesarios, cubrir la inversión total requerida para su ejecución y, en consecuencia, de la necesidad de aportar cierta cantidad de recursos fiscales para que los proyectos concursados bajo este esquema sean financieramente viables, atractivos a la inversión privada y elegibles de recibir financiamiento de largo plazo.

Los análisis preliminares revelan que diversos proyectos carreteros tienen potencial para ser desarrollados como autopistas de cuota con participación del sector privado, a través de esquemas de participación público-privada caracterizados por lo siguiente:

- Aportación de recursos fiscales, en caso necesario, para lograr la rentabilidad financiera de los proyectos;
- Plazo de concesión fijo de hasta 30 años, que es el máximo establecido por la Ley de Caminos, Puentes y Auto-transporte Federal (Ley de Caminos), prorrogable por otro plazo igual;
- Tarifas promedio máximas para los diferentes tipos de vehículos y reglas de actualización establecidas en la concesión;
- Entrega del proyecto ejecutivo completo, del derecho de vía liberado y de determinados estudios y ciertos permisos por parte de la SCT, cuyos costos podrían serle reembolsados por el concesionario si las proyecciones de desempeño económico del proyecto lo permiten; y

- Adjudicación de concesiones mediante concurso público, a quien solicite la menor aportación de recursos fiscales o a quien ofrezca la mayor contraprestación al Estado por su otorgamiento.

Lo anterior, parte del hecho de que el Estado puede apoyar el desempeño económico de un proyecto nuevo mediante la aportación de recursos líquidos, incorporando a la concesión tramos carreteros en operación, o construidos específicamente para ese propósito. Dependiendo de las

particularidades de cada proyecto, la variable de adjudicación puede no consistir en otorgar la concesión al que solicite la menor aportación de recursos líquidos, sino al que otorgue al Estado la mayor contraprestación por el otorgamiento de la concesión.

El esquema se basa en una estrategia que combina la aplicación de recursos públicos y privados para hacer viable el financiamiento de infraestructura carretera de altas especificaciones, cuya construcción, explotación, operación, conserva-

¿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 la 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 la mayor parte de 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 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 hasta por el plazo que permite la ley de la materia 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:

- 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, hasta por 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 del servicio 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 y su rendimiento 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.

ción y mantenimiento quede a cargo del sector privado, mediante el otorgamiento de una concesión hasta por el máximo legal de 30 (treinta) años, y lograr con ello que las tarifas a cobrar sean las mejores para los usuarios, que los proyectos sean los idóneos y estén bien dimensionados y que la contraprestación otorgada al Estado sea congruente con los propósitos del programa. El Gobierno Federal asume la obligación de proporcionar al concesionario el proyecto ejecutivo completo, los derechos de vía, algunos otros estudios y permisos, así como, en su caso, los recursos solicitados por el ganador del concurso como aportación inicial, la cual se otorga sin obligación de repago por parte del concesionario para ser utilizada en la construcción del proyecto; y el compromiso de aportación subordinada, que es un monto de respaldo para pagar la parte de los créditos que no sea posible cubrir con los flujos del proyecto. Ambos apoyos tienen por objeto asegurar la viabilidad económica y financiera del proyecto.

Los proyectos de infraestructura carretera requieren largos periodos de maduración e inversiones de largo plazo, por lo que otro principio del esquema es que cada proyecto se dimensione de acuerdo con el tránsito actual y esperado, estimados ambos con base en estudios especializados, para que la mayor parte de los recursos necesarios para su construcción se financie con capital de riesgo del sector privado y se complemente con créditos bancarios.

La liberación anticipada del derecho de vía, la entrega del proyecto ejecutivo completo y un mecanismo para obtener una estimación confiable de los costos de construcción antes de iniciar el proceso de licitación, son premisas fundamentales para instrumentar el esquema descrito.

El Nuevo Esquema de Concesiones otorga suficiente seguridad jurídica, cer-

¿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 requeridos 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 pública es indispensable para que los proyectos sean atractivos para la participación de capital de riesgo y se pueda financiarlos a largo plazo.

La aportación de recursos públicos no recuperables para apoyar la construcción de la obra se efectuará a través del Fondo de Inversión en Infraestructura (FINFRA), con límites máximos establecidos para cada proyecto.

El FINFRA aportará al fideicomiso de administración el importe total del monto solicitado como aportación inicial para ser utilizado exclusivamente en la construcción del proyecto 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 75% del monto total del capital de riesgo comprometido mediante una carta de crédito, se podrá disponer de las aportaciones del FINFRA 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, ya que no necesariamente se tendrán que erogar. Ello se debe a que constituyen una garantía de ingreso mínimo para cubrir un eventual 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, el cual mantendrá los recursos solicitados en una subcuenta específica para ese propósito.

tidumbre y credibilidad a los principales actores que requiere su instrumentación: instituciones financieras, inversionistas, operadores de carreteras, desarrolladores de proyectos y empresas constructoras. El esquema cuenta con una sólida base jurídica, con flexibilidad para permitir la aportación de valor agregado de los participantes y con un modelo que utiliza al concurso público como medio de asignación de las concesiones mediante la aplicación de reglas que aseguran la instrumentación de procedimientos competitivos y transparentes.

El esquema asegura a los participantes en las licitaciones que no existe responsabilidad solidaria respecto de las obligaciones contraídas por el consorcio ganador y la concesionaria, en virtud de que esta última, una vez otorgado el título de la concesión por la SCT, adquiere la totalidad de las obligaciones para financiar, construir, operar, explotar, mantener y conservar la vía concesionada. Como la estructura del esquema corresponde a los principios de un "Project Finance" o "Financiamiento de Proyecto", las responsabilidades de las empresas que conforman al concursante ganador, una vez otorgada la concesión a la concesionaria, están claramente acotadas y en términos generales consisten en aportar el capital ofrecido en el concurso.

Para simplificar la descripción conceptual del esquema, los distintos elementos que lo componen han sido agrupados como parte de las cinco etapas en que se desarrolla un proyecto carretero de cuota, desde su inicial concepción y estudio, hasta la final reversión de los bienes concesionados en favor de la nación, al término del plazo de la concesión.

2.1 Etapa de planeación

2.1.1 Estudios básicos

La SCT ha llevado a cabo estudios preliminares de viabilidad técnica y financiera

que concluyen que en la red federal de carreteras existen diversos tramos susceptibles de construirse mediante el esquema de asociación público-privada que se describe en este documento, con una combinación de recursos públicos y privados, ya que podrían atender volúmenes de tránsito capaces de generar ingresos suficientes para cubrir sus costos de operación y mantenimiento, las inversiones privadas en dichos proyectos y al mismo tiempo cumplir con los estándares de rentabilidad social requeridos para la aportación de recursos públicos al proyecto.

2.1.2 Proyecto ejecutivo

La SCT ha establecido como norma para este programa, que cada tramo carretero por concesionar cuente con un proyecto ejecutivo completo, correcto y consistente en todas sus partes, previamente preparado por la propia SCT. Este proyecto ejecutivo de referencia es entregado por la SCT a los concursantes, por lo que una vez que éstos lo revisan y lo aceptan en su propuesta, se reconoce como el proyecto ejecutivo definitivo que constituirá la base para la preparación de las propuestas y para la construcción de las obras conforme a la regulación establecida en la concesión. En consecuencia, el proyecto ejecutivo es exhaustivo y debe cubrir el máximo grado de detalle.

Los elementos indispensables del proyecto ejecutivo de referencia incluyen, los proyectos de terracerías, pavimentos, estructuras, obras de drenaje, entronques, señalamiento, casetas de cobro y obras complementarias; el programa de suministros, materiales y equipos necesarios para la operación del proyecto, los estudios de ingeniería básica, las normas de calidad de operación, de mantenimiento y de seguridad y las especificaciones de construcción.

¿CÓMO SE MANEJAN LOS RIESGOS?

El manejo de riesgos que plantea el nuevo esquema de concesiones es consistente con la práctica internacional de financiamiento de proyectos de los últimos años. Su filosofía consiste en 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 calificado para hacerlo.

El sistema de control y manejo de riesgos de este esquema de concesionamiento favorece 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:

RIESGO	FORMA DE CUBRIRLO
<ul style="list-style-type: none"> Proyecto ejecutivo inconcluso 	<ul style="list-style-type: none"> SCT elabora el proyecto ejecutivo completo y lo proporciona a los concursantes para que lo revisen y complementen y presenten sus ofertas con base en él. 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 de las obras.
<ul style="list-style-type: none"> Rezago en la liberación del derecho de vía 	<ul style="list-style-type: none"> 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 de las obras.
<ul style="list-style-type: none"> Insuficiencia de recursos del concesionario para cubrir aportaciones de capital Sobrecostos por obra adicional y/o extraordinaria 	<ul style="list-style-type: none"> SCT asume el costo de la liberación del derecho de vía y en algunos casos, la concesionaria puede reembolsarla al momento de iniciar la construcción. El concursante deberá comprobar que cuenta con el capital requerido para aportarlo al proyecto, mediante carta de crédito o dinero en efectivo. La concesionaria deberá entregar una garantía (fianza) a favor del fideicomiso por el 17% del monto total de construcción del proyecto para asegurar su terminación.
<ul style="list-style-type: none"> Retraso de obra imputable a la concesionaria 	<ul style="list-style-type: none"> La concesionaria deberá entregar una fianza de cumplimiento a favor de la SCT por el 3% del monto total de construcción de las obras.
<ul style="list-style-type: none"> Precios unitarios subestimados 	<ul style="list-style-type: none"> Cada licitante deberá acreditar la solvencia económica del valor de construcción del proyecto propuesto. De no hacerlo, su propuesta será desechada.
<ul style="list-style-type: none"> Retraso de obra por causas imputables a la SCT, de fuerza mayor o grave alteración del orden público Sobrecostos de operación 	<ul style="list-style-type: none"> SCT constituirá fondos que cubran razonablemente las contingencias que le sean imputables. Cualquier desviación en los presupuestos propuestos por el concesionario correrá por su cuenta.
<ul style="list-style-type: none"> Sobrecostos de mantenimiento 	<ul style="list-style-type: none"> La concesionaria se obliga a contar con los recursos destinados a la conservación mayor cuando éstos se requieran.
<ul style="list-style-type: none"> Insuficiencia de ingresos por variaciones en el aforo esperado y/o rezago en la actualización de tarifa 	<ul style="list-style-type: none"> Aforo.- SCT entregará a los concursantes el estudio de demanda con que cuenta. Los licitantes podrán aprovecharlo o complementarlo con sus propios análisis. Tarifa Promedio Máxima.- La SCT establece una tarifa promedio máxima y la concesionaria establece tarifas por tipo de vehículo para maximizar el ingreso. Dicha tarifa promedio máxima se actualiza anualmente conforme a la inflación.
<ul style="list-style-type: none"> Variación en las tasas de interés 	<ul style="list-style-type: none"> Durante la construcción este riesgo se mitiga mediante el compromiso de mantener actualizadas las aportaciones del FINFRA, los créditos y el capital de riesgo. Durante la operación se minimiza a través de coberturas y supuestos conservadores en la evaluación a largo plazo.
<ul style="list-style-type: none"> Sobreexposición del banco en el financiamiento global del proyecto 	<ul style="list-style-type: none"> Con base en los resultados del estudio de demanda se asumen supuestos conservadores en la evaluación financiera, a efecto de establecer un nivel de deuda compatible con la capacidad de pago del proyecto.
<ul style="list-style-type: none"> Menores ingresos a los previstos 	<ul style="list-style-type: none"> Se cubren únicamente durante la recuperación del crédito a través del Compromiso de Aportación Subordinada, en caso de que haya sido solicitado por la concesionaria.
<ul style="list-style-type: none"> La concesionaria no puede operar el tramo por causas de fuerza mayor, cambios legales o desastres naturales 	<ul style="list-style-type: none"> La concesionaria está obligada a contratar seguros que la protejan contra estos eventos.
<ul style="list-style-type: none"> Construcción de autopistas que compitan con la autopista concesionada 	<ul style="list-style-type: none"> La SCT se obliga a resarcir al concesionario por los efectos en el desempeño económico de la concesión.

En cada concurso, los licitantes cuentan con un plazo determinado, por lo general de entre 90 y 180 días, para verificar el proyecto ejecutivo y proponer cambios que lo mejoren, que corrijan errores o incongruencias y subsanen posibles inconsistencias, sin alterarlo sustancialmente ni modificar el trazo. Los cambios que apruebe la SCT serán incorporados al proyecto ejecutivo que regirá la propuesta y consecuentemente a la construcción y explotación del proyecto.

El proyecto ejecutivo de referencia debe ser verificado por los concursantes, toda vez que el riesgo del proyecto ejecutivo y de su ejecución será asumido en forma absoluta por el concursante ganador, lo que significa que todos los costos necesarios para la ejecución del proyecto deberán ser considerados en su propuesta. La SCT no asumirá ningún costo por errores, imprecisiones u omisiones del proyecto ejecutivo. Sin perjuicio de lo anterior, el esquema prevé que los concursantes, dentro del presupuesto de construcción del proyecto, incluyan una cantidad fija determinada por la SCT como presupuesto para obras adicionales que se identifiquen durante el transcurso de la construcción, el cual podrá aplicarse a contingencias relacionadas con la liberación del derecho de vía, a obras requeridas por razones sociales, ambientales o arqueológicas, o a trabajos imprevistos por cambios al proyecto que se traduzcan en mayores cantidades de obra por imponderables de tipo geotécnico o hidrológico o con motivo de la ejecución de obras imprevisibles, conforme a lo establecido en la concesión.

2.1.3 Especificaciones técnicas

En las bases generales del concurso y en la concesión, la SCT establece las características, normas y especificaciones técnicas a

que deberá sujetarse el proyecto. La concesionaria será responsable de realizar todos los procesos, actividades, estudios o investigaciones que se requieran para cumplir con tales requerimientos.

Asimismo, son requisitos del concurso que la concesionaria:

- Cuenten con un sistema de gestión de calidad y que presente a la SCT el manual correspondiente, en el que establezca los procedimientos a seguir con ese propósito durante la construcción, operación, explotación, mantenimiento y conservación del proyecto; y
- Obtenga para sí, por el plazo de la concesión y en forma incondicional y perpetua para la SCT, el derecho de usar cualquier derecho de autor, patente, marca, licencia o cualesquiera otro derecho de propiedad industrial o intelectual relacionado con los bienes o procedimientos constructivos necesarios para la explotación, operación, conservación o mantenimiento del proyecto.

2.1.4 Derecho de vía

La SCT tiene a su cargo la liberación del derecho de vía, cuyo trayecto y dimensiones se determinan en el proyecto ejecutivo. La SCT cubre el costo de los terrenos necesarios para la construcción del proyecto, de los bienes distintos a la tierra, de los servicios profesionales de las empresas dedicadas a apoyar la gestión, así como de los trámites necesarios para asegurar la posesión legal de los terrenos. Una vez adquirido el derecho de vía, la SCT lo pondrá a disposición de la concesionaria, de acuerdo con el programa respectivo y previo reembolso por parte de esta

última del monto erogado para su liberación, en caso de que así se hubiera establecido en la concesión.

Adicionalmente, los concursantes deberán prever en su propuesta que la concesionaria aportará al fideicomiso de administración del proyecto, como parte del capital de riesgo, la cantidad fijada por la SCT en las bases generales del concurso como presupuesto para obras adicionales, uno de cuyos propósitos será cubrir las contingencias relacionadas con la liberación del derecho de vía.

Si los fondos previstos resultan insuficientes para completar la liberación del derecho de vía, la diferencia será asumida por la SCT como aportación de recursos públicos al proyecto.

2.1.5 Aspectos ambientales

Antes de la publicación de la convocatoria, la SCT obtendrá la manifestación de impacto ambiental y el dictamen de autorización de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales relacionados con el derecho de vía. Todos los demás aspectos ambientales relacionados con la construcción, operación, explotación, conservación y mantenimiento del proyecto estarán a cargo de la concesionaria y correrán bajo su responsabilidad.

2.1.6 Estudio de asignación y pronóstico de tránsito

Como parte de los documentos del concurso, la SCT proporciona a los concursantes un estudio de asignación y pronóstico de tránsito de referencia que:

- Contiene un estudio sobre la demanda esperada del proyecto (volumen de tránsito esperado, composición

por tipo de vehículo y tasas de crecimiento esperadas);

- Podrá o no ser tomado en cuenta por los concursantes para la preparación de su propuesta;
- En su caso, deberá ser revisado por cada concursante y confirmado, rectificado o sustituido por el estudio que en su caso lleve a cabo cada concursante; y
- No implica, en ninguna forma, que la SCT asuma o incurra en responsabilidad alguna derivada o relacionada con el estudio, toda vez que cada concursante asume plena y completa responsabilidad respecto del estudio de demanda con base en el cual prepare su propuesta.

Durante el plazo establecido en las bases generales de concurso, los concursantes deberán llevar a cabo, por su cuenta y a su costa, todos los análisis, estudios, visitas, pruebas, consultas o verificaciones que estimen pertinentes para verificar los datos relativos al estudio de asignación de tránsito, en forma tal que lo confirmen, rectifiquen o sustituyan por los que arrojen los estudios que realicen por su cuenta, ya que cada concursante será plenamente responsable de los datos y la información que utilice en la preparación de su propuesta, incluyendo el estudio de asignación y pronóstico de tránsito.

2.2 Etapas del concurso

2.2.1 Convocatoria

El concurso se inicia con la publicación de la convocatoria y las bases generales del concurso en el Diario Oficial de la Federación, en el sistema CompraNET y en dos periódicos de circulación diaria, uno de

cobertura nacional y otro de la región en que se ubique el proyecto a desarrollar.

2.2.2 Concurso

El marco legal básico aplicable al procedimiento de concurso para otorgar la concesión está establecido en la Ley de Caminos.

Las bases generales del concurso y los documentos del concurso incluyen, entre otros elementos:

- La convocatoria;
- Los términos y condiciones a que se sujetará el proceso de concurso y las condiciones para la ejecución del proyecto;
- El proyecto ejecutivo de referencia;
- El estudio de asignación y pronóstico de tránsito de referencia;
- El formato de título de concesión, incluyendo sus anexos;
- El contenido mínimo de disposiciones del fideicomiso de administración; y
- El formato del convenio de aportaciones que el concursante ganador deberá firmar con el Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos, en su calidad de institución fiduciaria en el fideicomiso Fondo de Inversión en Infraestructura (FINFRA), la SCT y el propio fideicomiso de administración para disponer de la aportación inicial, en caso de que la solicite, así como del compromiso de aportación subordinada.

En el concurso pueden participar personas físicas o morales o consorcios de

empresas nacionales o extranjeras que cumplan con los requisitos establecidos en las bases generales del concurso.

El proceso incluye diversas juntas de información, en las que se da respuesta escrita a las preguntas o propuestas que también por escrito formulen los concursantes. Asimismo, SCT organiza una visita al lugar de la obra, a efecto de que los concursantes obtengan la información de campo necesaria para elaborar su propuesta, sin perjuicio de que puedan realizar otras visitas por su cuenta.

El esquema prevé un plazo de entre 90 y 180 (noventa y ciento ochenta) días para que los concursantes verifiquen el proyecto ejecutivo de referencia, toda vez que el riesgo de su ejecución será asumido por la concesionaria.

Dentro del proceso de concurso se desarrolla una etapa de precalificación en la que los concursantes deben exhibir cierta documentación que acredite su capacidad legal, técnica, administrativa y económico-financiera para llevar a cabo el proyecto. El proceso les proporciona la oportunidad de complementarla o sustituirla si presenta alguna incongruencia o desviación. Posteriormente, la propuesta se presenta en la fecha establecida y en una sola etapa la SCT evalúa simultáneamente los aspectos técnicos, económicos y financieros de las propuestas presentadas y emite un dictamen.

Después de la presentación de las propuestas no se pueden realizar cambios al proyecto ejecutivo, salvo por razones técnicas, arqueológicas o sociales y con la previa autorización por escrito de la SCT. Si la concesionaria lo estima conveniente, podrá proponer modificaciones técnicas que iguallen o mejoren la calidad y las características de las obras del proyecto.

Con objeto de evitar que las propuestas consideren precios no remunerativos que pongan en riesgo la calidad de las obras, la SCT exige a los concursantes que acrediten la solvencia del presupuesto general de construcción de las obras, conforme a los precios de mercado nacional vigentes en los días previos a la presentación de las propuestas.

Los concursantes son responsables de los datos y pronósticos de asignación de tránsito con los que integren sus propuestas. La SCT da a conocer a los concursantes el esquema tarifario que deberán tomar en cuenta para elaborar sus propuestas, incluyendo el nivel inicial de la tarifa promedio máxima a que quedará sujeta la explotación del proyecto y el cobro de peajes a los usuarios, así como los criterios y mecanismos para su actualización, generalmente relacionados con la evolución del Índice Nacional de Precios al Consumidor (INPC).

Al formular su propuesta, los concursantes deben tomar en cuenta que el capital de riesgo ofrecido deberá ser equivalente por lo menos al 25 % (veinticinco por ciento) del monto de inversión total del proyecto, entendido como la suma de los recursos necesarios para llevarlo a cabo, excluyendo el Impuesto al Valor Agregado, intereses de la deuda y comisiones por servicios financieros. Para disponer de la aportación inicial y, en su caso, del compromiso de aportación subordinada, el concursante ganador debe cumplir con las reglas de operación del FINFRA y con las condiciones establecidas en el convenio de aportaciones que se celebre para establecer las condiciones bajo las cuales se otorgarán la aportación inicial y el compromiso de aportación subordinada.

2.2.3 Bases generales de concurso

Las bases generales del concurso cubren los requisitos establecidos en el artículo 7 de la Ley de Caminos, además de otros acuerdos con la naturaleza y las características propias de cada proyecto y del Nuevo Esquema de Concesiones de Autopistas de Cuota.

Para participar en el concurso, los concursantes deben acreditar:

- El capital contable mínimo que se determine en las bases generales del concurso, mediante copia de los estados financieros auditados por auditor externo, correspondientes a los dos ejercicios inmediatos anteriores. Si se trata de consorcios, el capital contable puede resultar de la suma del capital contable de todos los miembros del consorcio en cuestión;
- La experiencia del concursante o de la empresa contratista que se vaya a encargar de la construcción del proyecto, en la construcción y/o modernización de no menos de 100 (cien) km. de carreteras de tipo A2 pavimentada o superior; y 10 (diez) estructuras, lo cual se acreditará con su currículum vitae y con copia de los contratos correspondientes o con una declaración bajo protesta de decir verdad, que asegure la veracidad de la información proporcionada;
- La experiencia del concursante o de la empresa contratista que vaya a encargarse de la operación del proyecto, en la operación de carreteras o puentes de cuota durante un mínimo de 3 (tres) años durante los últimos 15 (quince) años, para lo cual deberá exhibir copia de los contratos

correspondientes o una declaración bajo protesta de decir verdad;

- La solvencia económica del concursante y de las empresas que vayan a tener a su cargo la construcción y operación del proyecto, en su caso, mediante la exhibición de los estados financieros auditados de los últimos dos años, incluyendo a todos los miembros del consorcio, en su caso;
- No encontrarse en ninguno de los supuestos establecidos en las bases generales de concurso que impidan su participación en el concurso;
- Una garantía de seriedad de la propuesta; del orden de 15 millones de pesos, mediante la exhibición de una carta de crédito otorgada por una institución de crédito autorizada para operar en México, con la vigencia mínima que se establezca en las bases generales de concurso; y
- No tener adeudos fiscales en los términos del artículo 32-D del Código Fiscal de la Federación y exhibir una declaración bajo protesta de decir verdad.

Si una empresa participa en el concurso como concursante, constructora u operadora y consolida sus resultados con otra u otras empresas, deberá presentar los estados financieros consolidados del grupo empresarial del que forme parte para acreditar su capacidad financiera. En su caso, la SCT podrá solicitar la exhibición de los estados financieros de sus accionistas, matriz o controladora.

2.2.4 Competencia económica

Los concursantes deben cumplir con las disposiciones aplicables de la Ley Federal

de Competencia Económica y obtener, en su caso, una autorización para recibir la concesión, en caso de ganar el concurso, siempre y cuando no incurran en los supuestos de concentración establecidos por dicho ordenamiento.

2.2.5 Fallo del concurso

El Nuevo Esquema de Concesiones de Autopistas de Cuota considera que los principales criterios establecidos por la Ley de Caminos para la adjudicación de la concesión, que son los precios y tarifas para los usuarios, el proyecto técnico y la contraprestación que deberá cubrir el concursante ganador por el otorgamiento de la misma, serán iguales para todos los participantes, salvo casos de proyectos que admitan que los licitantes ofrezcan un pago único como contraprestación en vez de solicitar una aportación inicial del gobierno.

Después de evaluar las propuestas que no hayan sido desechadas por cumplir con todos los requerimientos legales, técnicos y económico-financieros establecidos en las bases generales del concurso, SCT emitirá un dictamen en el que analizará las razones que funden y motiven la adjudicación de la concesión al concursante que solicite la menor cantidad de recursos fiscales, medida como la suma del monto de la aportación inicial y el valor presente neto del compromiso de aportación subordinada o, en su caso, que hubiera ofrecido la mayor contraprestación a cambio del otorgamiento de la concesión en su favor.

Cuando dos o más concursantes soliciten el mismo monto de aportación inicial y del valor presente neto del compromiso de aportación subordinada, u ofrezcan el mismo monto de contraprestación, las bases generales del concurso establecen dos criterios de desempate que consisten

en otorgar la concesión al concursante que ofrezca las menores tarifas al usuario, o bien que considere la mayor aportación del capital de riesgo como parte de la estructura financiera del proyecto.

2.2.6 Devolución de las garantías a los concursantes

En la fecha del acto de fallo del concurso, la garantía de seriedad de la propuesta, incluyendo la del concursante que hubiera sido declarado en segundo lugar, se devolverá a los concursantes cuya propuesta no hubiera resultado ganadora del concurso, siempre y cuando el concursante decida, por así convenir a sus intereses, no presentar un recurso administrativo o judicial en contra del procedimiento de concurso o del acta de fallo del concurso, por lo que al recibir copia de esta última, deberá presentar una carta de conformidad para que se le devuelva la garantía de seriedad de la propuesta. Si algún concursante no presenta la carta de conformidad antes referida y, por convenir a sus intereses, decide presentar un recurso administrativo o judicial en contra del procedimiento del concurso o del acta de fallo del concurso dentro de los términos legales que fijen las leyes aplicables, la garantía de seriedad de la propuesta será conservada por la SCT hasta que el recurso promovido por el concursante se resuelva en todas sus instancias administrativas o judiciales. En virtud de ello, la garantía deberá permanecer vigente a todo lo largo del proceso a efecto de que, en el supuesto de que el o los recursos promovidos por el concursante sean declarados legalmente válidos, dicha garantía asegure el sostenimiento de su propuesta frente a la SCT y pueda hacerse efectiva en caso de incumplimiento de su parte.

La SCT devolverá al concursante su garantía de seriedad de la propuesta dentro

de los 10 (diez) días hábiles siguientes a que haya sido notificado de que la resolución del recurso o recursos que haya promovido ha resultado contraria a sus intereses y ha quedado firme.

2.2.7 Concesionaria

Conforme a las bases generales del concurso, los licitantes deben constituir una empresa de propósito específico, que será una sociedad anónima, constituida bajo las leyes mexicanas, que en su caso será la empresa que recibirá la concesión. Las acciones de dicha empresa podrán ser propiedad del concursante o de los miembros del consorcio que hayan presentado una propuesta, en la misma proporción establecida en la misma.

Las bases generales de concurso prevén que la concesionaria pueda constituirse antes de presentar la propuesta y, en caso de resultar conveniente para los concursantes, el contrato de sociedad respectivo puede quedar sujeto a la condición suspensiva de resultar adjudicatario del concurso. También está prevista la

¿CÓMO SE DETERMINAN LAS TARIFAS QUE SE COBRAN EN LA VÍA? ¿QUÉ CRITERIOS SE UTILIZAN PARA ELLO?

La SCT determina la tarifa promedio máxima que puede aplicarse en la vía y el concesionario determina la tarifa específica que cobrará a cada tipo de vehículo o grupo vehicular, considerando las características de cada ruta. La tarifa promedio máxima se formula en pesos por vehículo estándar/km 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 las tarifas por tipo de vehículo más convenientes para el mercado de su autopista. Si en algún período se excede la tarifa máxima establecida, la Secretaría la ajustará para el siguiente período cuando se instrumente el incremento anual de acuerdo con el comportamiento de la inflación.

posibilidad de constituir la concesionaria una vez que se haya otorgado el fallo del concurso, con el propósito de reducir los costos asociados a la preparación de las propuestas. En este caso, el concursante ganador y la concesionaria deberán suscribir un convenio de cesión de derechos, el cual tiene por objeto que el concursante ganador ceda a la concesionaria los derechos de ganador obtenidos en el concurso y que ésta última asuma las obligaciones correspondientes frente a la SCT.

Los socios de la concesionaria podrán ser las personas que integren el concursante, sus accionistas o filiales. Los accionistas originales de la concesionaria no podrán ceder o enajenar de ningún modo sus acciones sin la previa autorización por escrito de la SCT, y siempre y cuando el accionista sustituto cumpla con los requisitos establecidos en las Bases Generales de Concurso y en la concesión y asuma las obligaciones contraídas por el accionista sustituido.

2.2.8 Título de concesión

La concesión que otorga la SCT se apega a los requisitos establecidos en el artículo 15 de la Ley de Caminos y comprende las condiciones particulares del proyecto que se resumen a continuación:

- Datos de la concesionaria;
- Objeto de la concesión;
- Fundamentos legales en que se apoya su expedición y los motivos que originan su otorgamiento;
- Plazo de vigencia de la concesión y los casos de interrupción de la misma;
- Mecanismo de operación del fondo de reserva destinado a la conservación y al mantenimiento del proyecto;
- Contraprestación que fijará la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP) a propuesta de la SCT, en los términos de la Ley de Caminos;
- Causas de revocación y terminación de la concesión y procedimientos para la declaración respectiva;
- Condiciones a las que se sujetará la construcción, operación y mantenimiento del proyecto, medidas de seguridad y servicios de valor agregado;
- Forma en que se llevará a cabo la supervisión de las obras;
- Mecanismo de entrega del derecho de vía a la concesionaria;
- Información económica sobre el financiamiento del proyecto;
- Derechos y obligaciones de la concesionaria y de la SCT;
- Garantías y seguros a cargo de la concesionaria;
- Eventos de caso fortuito y de fuerza mayor y forma de cubrirlos;
- Mecanismos de cura para casos de incumplimiento de la concesionaria;
- Interrupción de la vigencia de la concesión;
- Sanciones por incumplimiento;
- Modificaciones al título de concesión;
- Mecanismos para la resolución de controversias;
- Legislación aplicable;
- Programa de eventos críticos; y

- Condiciones de reversión del proyecto.

Conforme al esquema, el plazo de la concesión podrá ser hasta por el máximo legal de 30 años, para permitir que el proyecto obtenga financiamiento de largo plazo, demande la menor cantidad de recursos fiscales y otorgue flexibilidad para fijar las mejores tarifas para los usuarios.

La SCT expedirá la concesión dentro del plazo establecido en las bases generales de concurso, inmediatamente después de la fecha de fallo del concurso, y su vigencia se iniciará en la fecha de su expedición. La concesión establece como causa de terminación anticipada, entre otras, que la concesionaria no expida el aviso de inicio de construcción dentro del plazo previsto para ello.

La concesión incorpora cierta flexibilidad a los plazos otorgados a la concesionaria para el cumplimiento de sus obligaciones principales, relativas al aviso de inicio de construcción, al aviso de terminación de obra, a la celebración del fideicomiso de administración del proyecto y a la firma de la concesión, y otorga periodos de gracia para subsanar el incumplimiento de que se trate.

La concesión también incluye una condición que interrumpe el cómputo de su vigencia en los plazos en que por eventos de caso fortuito o fuerza mayor, la concesionaria se vea impedida de construir las obras u operar el proyecto.

Si las condiciones en que fue otorgada la concesión cambian de manera que afecte sustancialmente las condiciones en las que se presta el servicio concesionado, con motivo de un cambio en ley, incluyendo la necesidad de efectuar inversiones en

un año por el equivalente al 8 (ocho) por ciento del monto total de la inversión inicial del proyecto o más, debido al cambio en ley de que se trate, la concesionaria podrá solicitar a la SCT la modificación de la concesión que resulte pertinente, en los términos permitidos por las leyes aplicables, para mantener las condiciones originales establecidas en la concesión con el menor cambio posible y al mismo tiempo hacer factible el cumplimiento de los objetivos, términos y condiciones pactados.

En la concesión queda intocable la facultad de la SCT para autorizar carreteras que compitan con la infraestructura materia de la concesión. En caso de que la operación de esas carreteras reduzca el tránsito esperado por el concursante ganador en su propuesta, la concesionaria podrá solicitar a la SCT medidas compensatorias por la pérdida de ingresos, conforme a los términos establecidos en la concesión.

2.3 Etapas para la obtención del financiamiento

2.3.1 Fideicomiso de administración del proyecto

El esquema de concesión incorpora la creación de un fideicomiso de administración como vehículo para operar las relaciones jurídicas indispensables para la ejecución del proyecto y para garantizar la total transparencia del manejo de los recursos asociados a él.

Inmediatamente después del fallo del concurso, la concesionaria contará con el periodo establecido en las bases generales de concurso para celebrar, como fideicomitente, un contrato de fideicomiso irrevocable de administración y fuente de

pago, cuyo contenido mínimo clausular se incluye en las bases generales del concurso, con la institución bancaria de su elección, debidamente autorizada en México para desempeñarse como fiduciaria.

Los principales fines del fideicomiso de administración son los siguientes:

- Recibir y administrar el capital de riesgo, los créditos, la aportación inicial, en su caso los recursos provenientes del compromiso de aportación subordinada, las cuotas de peaje, los recursos fiscales que por cualquier motivo se aporten al proyecto, los rendimientos financieros de dichas cantidades y cualesquiera otros ingresos derivados de la explotación de la obra concesionada o que adquiera por cualquier otro título, desde el día de su constitución y hasta su extinción;
- Conforme a los principios establecidos en la concesión, destinar los recursos de su patrimonio al pago de:
 - La construcción de las obras;
 - Las contribuciones fiscales, incluyendo la contraprestación anual establecida en la concesión.
 - Los gastos de operación, mantenimiento y supervisión del proyecto, incluyendo honorarios fiduciarios, seguros, auditorías, así como cualquier otro cargo relacionado con su operación, explotación, conservación y mantenimiento conforme se establece en la concesión;
 - La constitución del fondo de conservación del proyecto;
 - El servicio de los créditos (capital e intereses), hasta su total liquidación;
 - El reembolso al FINFRA de las aportaciones que hubiera he-

cho por concepto del compromiso de aportación subordinada, incluyendo sus intereses y accesorios, en su caso;

- El reembolso del capital de riesgo aportado por la concesionaria, incluyendo su rendimiento con la tasa interna de rendimiento (TIR) establecida en la concesión;y
- En caso de que se haya solicitado y dispuesto alguna cantidad del compromiso de aportación subordinada, una vez amortizados los créditos, los ingresos excedentes se podrán aplicar al pago del capital de riesgo aportado por la concesionaria, siempre y cuando sean suficientes para amortizar el compromiso de aportación subordinada conforme al esquema establecido y a una proyección de los ingresos de la concesión.
- Siempre que existan recursos suficientes en el fideicomiso de administración, la concesionaria podrá recuperar el capital de riesgo en forma simultánea con los créditos, si se cumplen las siguientes condiciones:
 - Que convenga con los acreedores de los créditos las condiciones financieras de cobertura que se deberán cumplir para que los ingresos netos remanentes se puedan aplicar a la recuperación del capital de riesgo y su TIR;
 - En su caso, que se haya pagado la totalidad del compromiso de aportación su-

bordinada ejercido con anterioridad a la fecha en que se empiecen a destinar recursos al pago del capital de riesgo de la concesionaria; y

- En su caso, que la concesionaria renuncie a sus derechos futuros al ejercicio del compromiso de aportación subordinada.
- Una vez cubierta la TIR del capital de riesgo y aplicadas las bases de regulación tarifaria, se compartirán los excedentes económicos que hubiera con el FINFRA, en los términos establecidos en la concesión; y
- Armonizar y reconocer los derechos y las obligaciones de los distintos actores del proyecto: SCT, FINFRA, concursante ganador, concesionaria y acreedores, conforme a los principios contenidos en las bases generales del concurso y la concesión.

El fideicomiso de administración obliga al fiduciario a transparentar e informar a la SCT acerca del manejo de los recursos públicos federales aportados al mismo, con objeto de permitir su vigilancia y fiscalización, en los términos de los "Lineamientos que deberán observar las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal para el control, la rendición de cuentas e informes y la comprobación del manejo transparente de los recursos públicos federales otorgados a fideicomisos, mandatos o contratos análogos".

El fideicomiso de administración debe contar con un comité técnico, dotado de facultades suficientes para tomar las decisiones que hagan posible el cumplimiento de los fines del fideicomiso. Este comité técnico deberá integrarse con representantes de los acreedores de los créditos, del FINFRA (en caso de que se hubiera solicitado aportación inicial) y de la concesionaria. Si la SCT aporta al proyecto tramos

carreteros en operación o en construcción, podrá participar en el comité técnico del fideicomiso con voz y voto.

La fiduciaria debe acudir a las sesiones del comité técnico con voz pero sin voto. Los acreedores de los créditos tendrán dos representantes, voto de calidad y la presidencia del comité técnico durante el tiempo en que estén vigentes los créditos. Una vez liquidados en su totalidad, los lugares de los acreedores serán tomados por la concesionaria.

En caso de que haya aportación inicial, se requerirá el voto favorable del FINFRA para tomar cualquier decisión que involucre tales recursos.

2.3.2 Aportación inicial

Un componente esencial del modelo de concesión son las aportaciones del Gobierno Federal, por conducto del FINFRA, para apoyar la estructura financiera del proyecto. Este apoyo se otorga en caso de que el concursante ganador decida solicitar en su propuesta una cantidad de dinero como aportación inicial para asegurar la viabilidad financiera del proyecto. La aportación inicial es entregada por el FINFRA al fideicomiso de administración del proyecto para su construcción, una vez que la concesionaria haya emitido el aviso de inicio de construcción; la aportación inicial se ejerce conforme al programa de desembolsos y a los demás términos y condiciones establecidos en la concesión.

El concesionario no tiene obligación de pagar al FINFRA la cantidad solicitada como aportación inicial, pero si durante el plazo de la concesión recupera el capital de riesgo invertido con la TIR esperada, deberá compartir con el FIN-

FRA los excedentes de ingresos según la fórmula establecida en la concesión para ese propósito.

2.3.3 Compromiso de Aportación Subordinada

El modelo de concesión también incluye la posibilidad de que el Gobierno Federal, por conducto del FINFRA, apoye la estructura financiera del proyecto mediante el compromiso de aportación subordinada que el concursante ganador haya solicitado en su propuesta. Este compromiso de aportación subordinada es el valor del respaldo otorgado por el FINFRA para cubrir aquélla parte del servicio de los créditos que no sea posible atender con el flujo proveniente de la explotación del proyecto; se otorga por un plazo igual al establecido para amortizar los créditos conforme a los respectivos contratos y hasta por el monto solicitado por el concursante ganador en su propuesta, y puede hacerse efectivo en los términos establecidos en la concesión.

A diferencia de la aportación inicial, el concesionario tiene la obligación de pagar al FINFRA las cantidades dispuestas como compromiso de aportación subordinada, incluyendo intereses, a la misma tasa que se haya pactado para los créditos.

2.3.4 Pago de la contraprestación ofrecida

Si en lugar de solicitar aportación inicial o compromiso de aportación subordinada, el concursante ganador ofrece pagar una contraprestación al Gobierno Federal por el otorgamiento de la concesión, ésta deberá cubrirse en efectivo, mediante transferencia electrónica de fondos inmediatamente disponibles a la cuenta que por escrito indique la SCT, antes de la entrega

de los tramos en operación o en construcción que formen parte de la concesión o bien antes de emitir el aviso de inicio de construcción.

2.3.5 Adjudicación de la concesión al segundo lugar del concurso

Si la concesionaria no constituye el fideicomiso de administración del proyecto en los términos previstos en la concesión, no firma la concesión, no paga la contraprestación ofrecida o no expide el aviso de inicio de construcción, la SCT:

- Revocará la concesión;
- Hará efectiva la garantía de seriedad de la propuesta; y
- Otorgará un nuevo título de concesión al concursante que haya sido declarado segundo lugar en el concurso.

El segundo lugar del concurso será el concursante cuya propuesta haya cumplido con los requisitos técnicos, jurídicos, económicos y financieros establecidos en las bases generales del concurso y haya solicitado la segunda menor cantidad de recursos fiscales, medida como la suma de la aportación inicial y el valor presente neto del compromiso de aportación subordinada, siempre y cuando dicha cantidad se encuentre dentro de los límites autorizados por el FINFRA y éste cuente con los recursos para cubrirla; en su caso, también lo será el concursante cuya propuesta haya cumplido con los requisitos técnicos, jurídicos, económicos y financieros establecidos en las bases generales del concurso y haya ofrecido la segunda mayor contraprestación por el otorgamiento de la concesión.

Si se revoca la concesión y el concursante declarado como segundo lugar acepta recibir el nuevo título de concesión, deberá reconstituir la garantía de seriedad de la propuesta en la fecha y términos que determine la SCT. Si esta condición no se cumple, la SCT no le otorgará el nuevo título de concesión.

2.3.6 Financiamiento durante la construcción

El Nuevo Esquema de Concesiones de Autopistas de Cuota prevé que el financiamiento de la construcción del proyecto provenga principalmente de tres fuentes de recursos:

- El capital de riesgo comprometido y aportado por la concesionaria;
- Los créditos otorgados por la banca y; en su caso,
- La aportación inicial.

Estos recursos deben ser ejercidos y contabilizados por conducto del fideicomiso de administración, para otorgar a cada uno de ellos el tratamiento establecido en la concesión, que entre otros incluye el pago de la TIR del capital de riesgo o la garantía de pago del servicio de los créditos con el compromiso de aportación subordinada.

El capital de riesgo puede entregarse en pari-passu con la aportación inicial y con los créditos, conforme al avance de las obras, siempre y cuando la concesionaria exhiba dinero en efectivo o una carta de crédito por el equivalente al 75% del monto del capital de riesgo, cuyo monto podrá disminuir conforme avance la ejecución de las obras. También es factible que las estimaciones por avance de obra sean liquidadas totalmente con cargo al capital de riesgo y, una vez que se agote, se cubri-

rán con cargo a la aportación inicial y los créditos, en pari-passu, en cuyo caso no se requerirá la carta de crédito aludida. El pago del capital de riesgo y su rendimiento a la concesionaria quedará subordinado al pago de los créditos y al reembolso del compromiso de aportación subordinada que hubiera sido dispuesto.

Por lo que se refiere a los créditos, el concesionario es responsable de que en los contratos respectivos se establezcan las condiciones apropiadas para su desembolso oportuno y suficiente conforme al avance de la construcción de las obras. Los derechos de los acreedores son reconocidos en la concesión y en el fideicomiso de administración.

La aportación inicial será entregada por el FINFRA al fideicomiso de administración del proyecto en su totalidad una vez que el concesionario cumpla con las condiciones establecidas y se aplicará exclusivamente a la construcción de las obras del proyecto. La aportación inicial en ningún caso se podrá aplicar a cubrir los montos del impuesto al valor agregado que se generen, ya que para ello deberán utilizarse recursos provenientes de los créditos y del capital de riesgo. La aportación inicial no estará sujeta a recuperación.

El riesgo de que entre la fecha de fallo del concurso y aquella en que tenga lugar la firma de los contratos de crédito ocurra un cambio sustancial en las condiciones de los financiamientos quedará cubierto mediante la obligación de que el capital de riesgo, la aportación inicial y los créditos se mantengan en términos reales hasta su desembolso.

Al aplicar los recursos aportados, el fideicomiso de administración del proyecto debe cubrir los siguientes conceptos con la prelación indicada a continuación:

- La construcción de las obras;
- Las contribuciones fiscales, incluyendo la contraprestación anual establecida en la concesión;
- Los gastos de operación, mantenimiento y supervisión de la vía concesionada, incluyendo honorarios fiduciarios, seguros, auditorías, así como cualquier otro cargo relacionado con su operación, explotación, conservación y mantenimiento conforme se establece en la concesión;
- La constitución del fondo de conservación de la vía concesionada;
- El servicio de los créditos, incluyendo capital e intereses, hasta su total liquidación;
- El reembolso del capital de riesgo aportado por el concesionario, incluyendo su rendimiento de acuerdo con la TIR establecida en la concesión; y
- Una vez cubierta la TIR del capital de riesgo y aplicadas las bases de regulación tarifaria, compartir los excedentes económicos que hubiera con el FIN-FRA o con la SCT, según corresponda, en los términos establecidos en la concesión.

Si se agotan los recursos de inversión requeridos para la construcción de las obras por causas imputables a la concesionaria, por un mal cálculo en la preparación de la propuesta o por cualquier otra circunstancia que afecte los precios y/o volúmenes originales, la concesionaria estará obligada a aportar los recursos adicionales que se requieran para concluir el proyecto. Adicionalmente, este riesgo quedará cubierto

con una fianza de terminación de obra por un monto equivalente al 17% del valor de las obras. No obstante lo anterior, la concesionaria y los acreedores deben prever los mecanismos aplicables en caso de que se requiera aportar recursos adicionales.

2.3.7 Reembolso de gastos a la SCT

En algunos proyectos, al emitir el aviso de inicio de construcción, la concesionaria deberá reintegrar a la SCT la suma fijada en las bases generales del concurso por la elaboración del proyecto ejecutivo de referencia, la liberación de los derechos de vía, la realización de estudios de impacto ambiental y del estudio de asignación y pronóstico de tránsito de referencia, así como por la obtención de los permisos a su cargo. Esta cantidad será registrada por el fideicomiso de administración como aportación de la concesionaria al proyecto y deberá asentarse si proviene del capital de riesgo o de los créditos, a efecto de que reciba el tratamiento correspondiente.

2.3.8 Garantía de terminación de obra

La concesionaria deberá expedir a favor del fideicomiso de administración una fianza de terminación de obra por el 17% (diecisiete por ciento) del monto de las obras, para garantizar la terminación del proyecto.

2.3.9 Garantía de cumplimiento de las obligaciones de la concesión

La concesionaria expedirá a favor de la SCT una fianza por el 3% (tres por ciento) del monto de las obras para garantizar el cumplimiento de sus obligaciones derivadas de la concesión. Esta fianza permanecerá vigente durante todo el plazo de la

concesión y sus características podrán ser revisadas cada tres años.

2.4 Etapa de construcción

2.4.1 Construcción del proyecto

La concesionaria dispondrá del plazo establecido en las bases generales de concurso para expedir el aviso de inicio de construcción a satisfacción de la SCT. Ese plazo es suficiente para culminar las negociaciones con los bancos acreedores y firmar los contratos de crédito. Si la concesionaria no emite el aviso dentro del plazo establecido, la SCT otorgará una prórroga perentoria, sin aplicar sanción alguna; si el incumplimiento persiste otorgará una segunda prórroga y aplicará las sanciones que procedan. Si una vez agotada la segunda prórroga perdura el incumplimiento, la SCT revocará la concesión y hará efectiva la garantía de seriedad de la propuesta. En

este caso, emitirá un nuevo título de concesión a favor del concursante que hubiera sido declarado en segundo lugar, y si no existiera emitirá una nueva convocatoria para la adjudicación de la concesión.

La concesionaria no podrá iniciar la construcción de las obras sin que previamente haya emitido el aviso de inicio de construcción a satisfacción de la SCT.

La concesionaria será la única responsable de la construcción del proyecto frente a la SCT, la cual supervisará que se cumplan las condiciones establecidas en la concesión. La concesionaria estará obligada a concluir el proyecto a tiempo y dentro del presupuesto establecido, cumpliendo con el programa de construcción aprobado.

La concesionaria podrá emitir el aviso de inicio de construcción en cualquier momento dentro del plazo comprendido entre la fecha

¿CÓMO SE MANEJAN LOS DERECHOS DE VÍA NECESARIOS PARA LAS OBRAS?

La SCT iniciará las negociaciones de liberación de los derechos de vía de los proyectos con anticipación a la publicación de la convocatoria de la licitación correspondiente, la cual 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 permitirá modificar el trazo en caso de que sea imposible conseguir el derecho de vía.

Los trabajos son coordinados por el Centro SCT y la Dirección General de Desarrollo Carretero, con la esencial colaboración de los Gobiernos Estatales. Se realiza la identificación de los predios, los bienes distintos de la tierra y 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.

La Secretaría mantendrá gestiones activas permanentes hasta la total liberación del derecho de vía. Si se presentan casos de tramos aún no liberados, la Secretaría revisará el programa de construcción para que los tramos pendientes de liberar no lo afecten.

Si los tramos no liberados afectan al programa de obra, la Secretaría podrá revisar el plazo de construcción acordado en el título de concesión. Así mismo, la Secretaría podrá utilizar cantidades de dinero de la partida para obras adicionales prevista en las Bases de Licitación para atender contingencias de liberación de derecho de vía, con objeto de facilitar las negociaciones con los propietarios.

En casos extremos, la Secretaría podrá modificar el trazo del proyecto para evitar tramos en conflicto; en estos casos, la Secretaría dispondrá de tiempos a lo largo del proceso, para preparar los planos constructivos de la modificación. Si las condiciones creadas por la falta de derechos de vía conducen a que la concesionaria no pueda construir la obra, ésta podrá invocar una situación de Caso Fortuito o Fuerza Mayor.

de inicio de la concesión y la fecha límite establecida para ese efecto en el programa respectivo, siempre y cuando cumpla con los requisitos correspondientes.

La concesionaria dispondrá del plazo máximo establecido en el programa de construcción para concluir las obras, sobre la base de que el inicio de operación del proyecto podrá ocurrir en cuanto estas últimas hayan sido concluidas. Durante la construcción, el fideicomiso de administración cubrirá las estimaciones de avance de obra aprobadas por el ingeniero independiente del proyecto, que tendrá a su cargo la revisión de las mismas.

2.4.2 Obras adicionales, mejoras y ampliaciones

2.4.2.1 Obras adicionales

Las bases generales de concurso establecen una cantidad fija que los concursantes deberán incluir dentro del presupuesto de construcción del proyecto y que la concesionaria deberá destinar al pago de las obras adicionales que surjan durante la construcción por, entre otras, las siguientes razones:

- i Contingencias relacionadas con la liberación del derecho de vía;
- ii Requerimientos derivados de exigencias sociales, ambientales o arqueológicas; y
- iii Cambios al proyecto que se traduzcan en mayores cantidades de obra por imponderables geotécnicos e hidrológicos o derivados de la ejecución de trabajos imprevistos, conforme al proyecto ejecutivo de referencia.

El presupuesto para obras adicionales se manejará en el fideicomiso de administración a través de dos subcuentas cuyos

recursos se aplicarán en los términos que se describen a continuación:

La primera subcuenta se utilizará para cubrir los gastos relacionados con contingencias relativas a la liberación de los derechos de vía. Se constituirá con cargo al capital de riesgo y sólo podrá ser utilizada si durante la construcción de las obras se presentan circunstancias extraordinarias para el pago de indemnizaciones a los afectados, o si durante la construcción se requieran derechos de vía adicionales a los entregados por la SCT.

La segunda subcuenta cubrirá los conceptos señalados en los incisos ii y iii anteriores. Si durante la ejecución de las obras surgen requerimientos derivados de exigencias sociales, ambientales o arqueológicas, la concesionaria deberá dar aviso por escrito a la SCT y proponer los ajustes correspondientes. Si la SCT considera que son procedentes, instruirá a la concesionaria para que ejecute los trabajos correspondientes en los términos establecidos en la concesión. El costo de estas obras será cubierto con cargo a esta subcuenta, la cual se constituirá con recursos del patrimonio del fideicomiso de administración y sólo podrá ser ejercida conforme al procedimiento establecido en la concesión.

Las obras imprevistas solicitadas por la SCT incluyen trabajos tales como abatimiento de taludes de cortes o terraplenes; volúmenes adicionales de excavación y reposición de volumen excavado en despalmes para desplante de terraplenes; volúmenes adicionales en cimentaciones de estructuras debido a una mayor profundidad del nivel de desplante por no haber encontrado la resistencia esperada en el nivel de proyecto; obras de drenaje adicionales; proyecto y construcción de

nuevas estructuras de cruce y en general cualquier obra adicional avalada por la SCT, siempre y cuando no se derive de inadecuadas prácticas de ingeniería o de promociones indebidas ante los vecinos para que soliciten trabajos no incluidos en el proyecto.

Si el presupuesto para obras adicionales se agota, la SCT podrá solicitar a la concesionaria, en los términos establecidos en la concesión, la construcción de otras obras adicionales, o bien pedirle que colabore y/o proporcione acceso a la empresa constructora que SCT contrate para su ejecución. El costo de las obras adicionales solicitadas por la SCT será cubierto por ella misma. Las condiciones particulares de los trabajos, incluyendo el precio de las obras adicionales, serán objeto de los contratos o convenios respectivos.

La concesionaria no podrá negarse a otorgar facilidades a la empresa contratada por la SCT para la realización de las obras, salvo que la construcción de las obras adicionales interfiera en forma importante con el programa de construcción. En este caso, la SCT acordará con la concesionaria y con la contratista a cargo de las obras adicionales las condiciones para que su ejecución no afecte el programa de construcción.

2.4.2.2 Mejoras

Durante la construcción de las obras, la concesionaria podrá proponer a la SCT mejoras o soluciones técnicas que, dando iguales o mejores resultados que los previstos en el proyecto ejecutivo, lleven a reducir los costos del proyecto. Para ello, la concesionaria deberá solicitar por escrito a la SCT la aprobación de la propuesta de que se trate, adjuntando para revisión el proyecto desarrollado, cuantificado y presupuestado, así como comparándolo con la solución original del proyecto ejecutivo.

En su caso, los ahorros en los costos de construcción generados por las mejoras técnicas se descontarán del costo de construcción de las obras, sin afectar los porcentajes de participación del capital de riesgo, crédito y aportación inicial originalmente propuestos por el concursante ganador, por lo que en su caso estas mejoras reducirán la cuantía de los recursos procedentes de las tres fuentes.

2.4.2.3 Ampliaciones

En algunos casos, el título de concesión prevé que si la autopista concesionada de dos carriles tiene un aforo vehicular promedio mínimo de 7,500 (siete mil quinientos) vehículos diarios, la concesionaria tendrá la opción de ampliarla a cuatro carriles. Para ello, la SCT emitirá una constancia para certificar el aforo vehicular, misma que será notificada a la concesionaria para que en un plazo determinado comunique a la SCT si ejerce o no la opción de llevar a cabo la ampliación respectiva. En caso afirmativo la concesionaria deberá obtener los recursos económicos necesarios, sin aportación adicional alguna del Gobierno Federal.

La concesionaria será responsable de elaborar el proyecto ejecutivo de la ampliación, el cual deberá cumplir con las especificaciones técnicas aplicables. Una vez aprobado por la SCT, ésta fijará un plazo para iniciar y terminar las obras, considerando el tiempo requerido para liberar el derecho de vía para la ampliación, la cual estará a cargo de la SCT, y para obtener los permisos correspondientes, tarea a cargo de la concesionaria. Con base en las inversiones efectuadas por la concesionaria para la ampliación del proyecto, SCT valorará la posibilidad de prorrogar el plazo de la concesión.

Si la concesionaria decide no ejercer la opción para efectuar la ampliación del

proyecto, SCT podrá terminar anticipadamente la concesión. En este caso, los flujos del proyecto continuarán afectos al fideicomiso de administración y seguirán siendo aplicados con la prelación establecida; el compromiso de aportación subordinada permanecerá vigente en los términos originales hasta la total amortización de los créditos; la SCT establecerá los mecanismos de atención de los compromisos financieros derivados de la operación y mantenimiento de la vía concesionada; y la concesionaria tendrá derecho a recuperar el capital de riesgo invertido en el proyecto. La concesionaria continuará operando el proyecto hasta que la SCT designe a un nuevo concesionario.

2.4.3 Ajustes al proyecto ejecutivo

Si el proyecto ejecutivo requiere ajustes técnicos como resultado de la ejecución de las obras en campo o derivados de errores, imprecisiones o incongruencias, la concesionaria propondrá a la SCT las modificaciones que estime pertinentes. Si los cambios resultan procedentes, la concesionaria deberá realizarlos a su costa, sin que la SCT o el Gobierno Federal tengan responsabilidad alguna u obligación de aportar recursos adicionales.

2.4.4 Supervisión del proyecto

La concesionaria tendrá obligación de notificar a la SCT que se han celebrado los contratos de supervisión aludidos en los incisos siguientes y remitir copias de ellos cuando menos treinta días antes de la fecha prevista para la emisión del aviso de inicio de construcción.

Para verificar el cumplimiento del proyecto ejecutivo, la supervisión de la construcción del proyecto se llevará a cabo en forma independiente por la SCT, el fideicomiso de administración y la concesionaria en los términos que se describen a continuación:

2.4.4.1 Supervisión de la SCT

La SCT ejercerá sus facultades de supervisión conforme a las disposiciones legales aplicables, con objeto de asegurar que se cumplan las condiciones establecidas en la concesión. El costo de esta supervisión, que en ningún caso autorizará volúmenes de obra, estimaciones o precios unitarios, será cubierto por la SCT. La supervisión también deberá pronunciarse en la bitácora de obra, ya que la SCT autorizará o rechazará el inicio de operación del proyecto con base en el resultado de esta supervisión.

2.4.4.2 Supervisión del fideicomiso de administración

El fideicomiso de administración contratará al ingeniero independiente con cargo al patrimonio fideicomitado. Este ingeniero atenderá las necesidades de supervisión que planteen los miembros del comité técnico del fideicomiso de administración (los acreedores de los créditos, la concesionaria y el FINFRA, si hay aportación inicial, o la SCT, si el FINFRA no participa en el proyecto). El ingeniero independiente tendrá, entre otras, las obligaciones de vigilar que:

- Los desembolsos con cargo al patrimonio del fideicomiso se efectúen en función del avance de la construcción de las obras;
- Las obras se lleven a cabo conforme a lo establecido en la concesión;
- Los volúmenes y precios contenidos en las estimaciones cumplan con todos los requisitos establecidos, para que una vez aprobados por el ingeniero independiente, sean pagadas por el fideicomiso de administración; y
- Se cumpla con el programa de construcción.

2.4.4.3 Supervisión de la concesionaria

La concesionaria, con cargo al patrimonio del fideicomiso de administración, deberá contratar una empresa de supervisión que asegure y verifique que la calidad y las características de las obras a cargo de la constructora se apeguen a lo establecido en la concesión, las NOM y las especificaciones de construcción. Este supervisor reportará directamente a la concesionaria y mantendrá informado al comité técnico del fideicomiso de administración.

2.4.5 Permisos

La concesionaria tendrá la obligación de obtener y mantener vigentes todos los permisos, licencias, registros o autorizaciones necesarios para la construcción, explotación, operación, conservación y mantenimiento del proyecto, salvo los permisos y/o autorizaciones para la construcción de las obras que en forma limitativa se señalan a continuación, cuya obtención estará a cargo de la SCT:

- Los derechos de vía señalados en el proyecto ejecutivo;
- La manifestación de impacto ambiental relativa a los derechos de vía, el dictamen respectivo y el permiso de cambio de uso del suelo;
- Los permisos requeridos por Petróleos Mexicanos, la Comisión Federal de Electricidad, la Comisión Nacional del Agua y el Instituto Nacional de Antropología e Historia relativos a los derechos de vía; y
- Los necesarios para que el FINFRA honre sus compromisos de pago para cubrir la aportación inicial o el compromiso de aportación subordinada, en su caso.

2.4.6 Caso fortuito o fuerza mayor

En caso de que la concesionaria o la SCT no puedan cumplir con sus obligaciones derivadas de la concesión en virtud de un evento de caso fortuito o fuerza mayor, se procederá como sigue:

2.4.6.1 Existencia del caso fortuito o la fuerza mayor

Para efectos de la concesión, los eventos de caso fortuito son fenómenos de la naturaleza y, en general, aquellos en los que no interviene directamente la voluntad del hombre; los eventos de fuerza mayor son aquellos en los que ésta sí interviene directa o indirectamente. La fuerza mayor incluye la falta de liberación parcial o total del derecho de vía, así como la imposibilidad de obtener oportuna y apropiadamente cualquier permiso necesario para que la parte que corresponda cumpla con sus obligaciones derivadas de la concesión, siempre que dicha parte haya cumplido con todos y cada uno de los requisitos necesarios para obtenerlo en los términos de las leyes aplicables y llevado a cabo todos los actos pertinentes para tal fin.

Salvo por disposición en contrario establecida en la concesión o en las disposiciones legales aplicables, la SCT y la concesionaria no serán responsables por el incumplimiento de sus obligaciones, en tanto haya ocurrido y permanezca un evento de caso fortuito o fuerza mayor y a partir del momento en que la parte afectada haya notificado a la otra parte en los términos de la concesión. En ningún caso se considerará que existe un caso fortuito o fuerza mayor si alguna de las partes ha contribuido de manera directa o indirecta a su existencia.

En caso de que la SCT o la concesionaria invoquen el caso fortuito o fuerza

mayor, deberán notificarlo a la otra parte dentro de las setenta y dos horas siguientes al momento en que haya tenido conocimiento del evento. La notificación deberá incluir los siguientes elementos:

- Descripción del evento;
- Lugar, fecha y hora en que ocurrió;
- Causas que lo motivaron;
- Medidas adoptadas; y
- Plazo estimado de duración. En su caso, la concesionaria deberá describir los efectos del evento sobre la infraestructura y los flujos del tramo o tramos carreteros de que se trate y el monto estimado del daño y de su reparación.

Cuando alguna de las partes no reconozca un evento de caso fortuito o fuerza mayor, la parte que invoque su existencia tendrá la carga de la prueba. Si las partes no llegan a una solución conciliatoria dentro de un plazo de siete días contados a partir de la fecha en que la parte de que se trate haya negado su existencia, prorrogable por acuerdo de las partes, cualquiera de las partes podrá someter la diferencia al procedimiento previsto en la concesión.

Sin perjuicio de la utilización del fondo para contingencias derivadas de caso fortuito o fuerza mayor, la SCT o la concesionaria, cuando manifiesten la existencia de un evento de caso fortuito o fuerza mayor, deberán efectuar sus mejores esfuerzos para subsanar, mitigar o remediar sus efectos.

Si el evento de caso fortuito o fuerza mayor se prolonga por más de 180 (ciento ochenta) días continuos o 270 (doscientos setenta) días discontinuos en un plazo de 3 (tres) años, y el fondo para contingen-

cias derivadas de caso fortuito o fuerza mayor se hubiere agotado, no existan en el fideicomiso de administración recursos derivados de la explotación de la concesión, ni haya indemnizaciones pendientes de pago a cargo de las compañías aseguradoras para cubrir las obligaciones relacionadas con el proyecto, la concesionaria podrá renunciar a la concesión sin responsabilidad, en cuyo caso:

- La vía concesionada y los demás bienes afectos a la concesión revertirán al dominio de la Nación;
- Las obligaciones de pago derivadas de los créditos se seguirán cubriendo con los ingresos provenientes de la explotación del proyecto una vez que se reestablezca su operación, respetando en todo caso el orden de prelación de pagos establecido en la concesión, o incluso, en caso de que se concesione el proyecto a un tercero; y
- Cuando los bienes y derechos afectos a la concesión reviertan a la Nación, lo harán sin costo alguno y libres de todo gravamen, sin perjuicio del derecho que, en su caso, tendrá la concesionaria de recuperar el capital de riesgo que hubiere utilizado para realizar las obras, según lo establecido en la concesión.

2.4.6.2 Fondo de contingencias para caso fortuito o fuerza mayor

Se considera la constitución de un fondo de contingencias para caso fortuito o fuerza mayor con recursos públicos, cuyo monto será aportado y depositado en el fideicomiso de administración, con el fin de que sea utilizado en los términos de la concesión. El monto de dicho fondo será dado a conocer a los concursantes para que lo consideren en sus análisis de riesgos.

2.4.6.3 Utilización del fondo de contingencias para caso fortuito o fuerza mayor

El fondo de contingencias para caso fortuito o fuerza mayor sólo podrá ejercerse conforme al procedimiento establecido en la concesión. Ante cualquier evento de caso fortuito o fuerza mayor, la responsabilidad de la SCT cesará:

- Cuando hayan sido cubiertas las obligaciones de pago previstas con cargo al fondo para contingencias derivadas de caso fortuito y fuerza mayor, o
- Una vez que el fondo se haya agotado en su totalidad, lo que suceda primero.

2.4.6.4 Caso fortuito durante la construcción

Si el evento afecta al proyecto, la SCT y la concesionaria cubrirán, de manera proporcional, el diferencial existente entre el monto pagado por la aseguradora y el costo que resulte más bajo entre (i) el costo real de reconstrucción o reparación de la obra previamente aprobado por la SCT o (ii) el costo de reconstrucción o reparación de la obra conforme al proyecto ejecutivo y actualizado conforme al INPC.

Para determinar la proporción que le corresponda a SCT y a la concesionaria se aplicará la fórmula prevista en la concesión. SCT cubrirá su parte del costo con recursos del fondo para contingencias y la concesionaria lo hará con capital de riesgo y/o con cargo a los créditos.

Si el evento afecta los flujos de la explotación del proyecto a causa del retraso en el inicio, la terminación o la puesta en operación de las obras, la SCT, con cargo al fondo, cubrirá el diferencial entre el monto que, en su caso, hubiere pagado la aseguradora por estos conceptos y la can-

tidad necesaria para cubrir el servicio de la deuda correspondiente a los créditos.

El monto de las erogaciones realizadas conforme al párrafo anterior será reembolsado al fondo por la concesionaria con cargo al capital de riesgo y/o los créditos, en el plazo y a la tasa que acuerden la concesionaria y la SCT antes de que se disponga de los recursos del fondo.

2.4.6.5 Fuerza mayor durante la construcción

Si el evento afecta al proyecto, la SCT, con cargo al fondo, cubrirá la totalidad del diferencial existente entre el monto pagado por la aseguradora y el costo que resulte más bajo entre (i) el costo real de reconstrucción o reparación de la obra previamente aprobado por la SCT o (ii) el costo de reconstrucción o reparación de la obra conforme al proyecto ejecutivo y actualizado conforme al INPC.

Si el evento afecta los flujos a causa del retraso en el inicio, la terminación o la puesta en operación de la obra, la SCT, con cargo al fondo, cubrirá el diferencial existente entre el monto que, en su caso, hubiere pagado la aseguradora por estos conceptos y la cantidad necesaria para cubrir el servicio de la deuda correspondiente a los créditos.

Tratándose de la maquinaria y el equipo utilizados en la construcción de la obra, la SCT, a su elección, podrá cubrir los costos derivados de "tiempos muertos" o los costos de los movimientos de maquinaria y equipo usados para la construcción de las obras con cargo al fondo, a partir del sexto día hábil siguiente a la fecha en que la SCT reciba la notificación de la existencia del evento.

2.4.7 Garantías durante la etapa de construcción

Sin perjuicio de otras fianzas o garantías que pudieran solicitar los acreedores al concursante ganador y/o a la concesionaria durante la etapa de construcción, ésta estará obligada a entregar las siguientes garantías:

- Una carta de crédito irrevocable, stand-by a favor del fideicomiso de administración, expedida por una institución de crédito debidamente autorizada para operar en México, dinero en efectivo o una combinación de ambos, por el equivalente al 75% del capital de riesgo, a menos que la concesionaria haya optado por aportar primero el capital de riesgo para la construcción del proyecto y, una vez agotado, aplicar en pari-passu los créditos y la aportación inicial;
- Una fianza de cumplimiento de sus obligaciones expedida a favor de la Tesorería de la Federación por un monto equivalente al 3% (tres por ciento) del costo total de construcción de las obras. Esta fianza garantizará el cumplimiento de las obligaciones de la concesionaria ante la SCT, estará vigente durante toda la vigencia de la concesión y su monto y condiciones serán revisados cada tres años por la SCT; y
- Una fianza de terminación de obra expedida a favor del fideicomiso de administración, por un monto equivalente al 17% (diecisiete por ciento) del costo total de las obras. Esta fianza estará vigente hasta la expedición del aviso de terminación de obra por parte de la concesionaria.

2.4.8 Terminación de las obras

Las obras del proyecto deberán ser concluidas conforme a las especificaciones

establecidas en la concesión en la fecha de terminación de la obra o antes, lo cual será verificado por la SCT. Para ello, la concesionaria deberá emitir el aviso de terminación de la obra, avalado por el ingeniero independiente, en el que comunicará a la SCT que el proyecto ha sido concluido cumpliendo dichas especificaciones, o bien notificará la lista de trabajos menores por completar o por corregir y el tiempo en que la concesionaria deberá ejecutarlos. En el primer caso, previa verificación, la SCT emitirá la autorización para el inicio de operación del proyecto; en el segundo, evaluará la importancia de dichos trabajos y, de estimarlo pertinente, dará autorización para el inicio parcial o total de la operación y fijará un plazo para que la concesionaria resuelva las observaciones formuladas, o bien denegará la autorización para el inicio de operación del proyecto hasta que se atiendan las observaciones señaladas, en cuyo caso aplicará las sanciones previstas en la concesión.

2.5 Etapa de operación

2.5.1 Inicio de operación

Una vez que la concesionaria emita el aviso de terminación de la obra dentro del plazo establecido en la concesión, la SCT verificará que los trabajos hayan sido concluidos y en su caso otorgará su aprobación para que la concesionaria inicie parcial o totalmente la operación del proyecto.

2.5.2 Fondo para conservación

Para mantener y conservar los tramos carreteros que se pongan en funcionamiento, la concesionaria deberá constituir un fondo para conservación del proyecto dentro del fideicomiso de administración. Las reglas de operación de este fondo quedarán establecidas en la concesión.

Si una vez concluida la construcción de las obras hubiera remanentes del capital de riesgo aportado para el fondo de contingencias para la liberación de los derechos de vía, éstos se incorporarán al fondo de conservación, el cual podrá ser utilizado para reparar elementos del proyecto en caso de siniestros.

2.5.3 Programa de conservación, mantenimiento y administración

Como parte de su propuesta, cada concursante entregará un programa de conservación, mantenimiento y administración del proyecto que cubra todo el plazo de la concesión. Las desviaciones al programa no darán lugar a incrementos adicionales a las tarifas o a ampliaciones del plazo de concesión. La concesionaria deberá prever el mecanismo que le permita contar con los recursos necesarios para cubrir los gastos de las desviaciones al programa, para lo cual deberá:

- Operar el fondo que para ello se constituya en el fideicomiso de administración;
- Asegurar la efectiva realización del programa de conservación, mantenimiento y administración;
- Presentar a la SCT los estudios que le den sustento a dicho programa; y
- Contar con la supervisión externa que al efecto contrate el fideicomiso de administración.

Los programas anuales de mantenimiento y conservación tendrán como objetivo mantener las condiciones del proyecto y asegurar que los niveles del servicio prestado satisfagan la calidad establecida en la concesión y las leyes aplicables.

2.5.4 Financiamiento durante la operación

El Gobierno Federal, la SCT o el FINFRA no otorgarán ninguna garantía ni asumirán obligación alguna que no esté expresamente establecida en las bases generales de concurso y la concesión.

La concesionaria deberá asumir la totalidad de las obligaciones derivadas de la concesión, incluyendo las de pago del servicio de los créditos, que serán de su exclusiva responsabilidad. Si alguna parte del servicio de los créditos no se puede pagar con los ingresos obtenidos de la explotación del proyecto y se cumplen las condiciones establecidas, entre ellas que la concesionaria haya solicitado en su propuesta el apoyo del compromiso de aportación subordinada, se detonará su aplicación conforme a los términos y condiciones establecidos en la concesión y en el convenio de aportaciones. Si las cantidades solicitadas por la concesionaria bajo este concepto tampoco fueran suficientes para cubrir el servicio de los créditos, la concesionaria será responsable de obtener los recursos necesarios para tal fin. Los acreedores de los créditos y la concesionaria deberán establecer los mecanismos contingentes que se requieran, para lo cual no contarán con ningún tipo de recursos de apoyo por parte del Gobierno Federal, la SCT o el FINFRA.

Si durante la etapa de operación es necesario obtener créditos adicionales a los contratados para la construcción del proyecto o para financiar obras de conservación, ampliación o modernización, la concesionaria podrá contratarlos, para lo cual será necesario contar con la autorización previa y por escrito de la SCT y con la aprobación unánime de los miembros

del comité técnico del fideicomiso de administración. Los nuevos créditos sólo se podrán contratar si no se pone en riesgo la viabilidad del proyecto ni se afecta el interés público, y su pago podrá quedar subordinado al pago del capital. En cualquier caso, el plazo de amortización de cualquier crédito deberá terminar por lo menos 24 (veinticuatro) meses antes del vencimiento de la concesión.

Como la fuente de pago de los créditos es en pesos, si existe financiamiento en dólares u otra divisa, la concesionaria deberá instrumentar, en su caso, los mecanismos que le permitan afrontar el riesgo cambiario y prever los costos respectivos dentro de su propuesta económica.

Con objeto de verificar los ingresos del proyecto durante la explotación de la concesión, tanto la SCT como el FIN-FRA podrán llevar a cabo las auditorías e inspecciones que consideren necesarias. El fideicomiso de administración deberá prever la contratación de una empresa especializada para desarrollar un programa permanente de auditoría durante la operación del proyecto.

2.5.5 Tarifas para los usuarios

Durante la operación del proyecto, la SCT determinará la tarifa promedio máxima (TPM) y las bases de regulación tarifaria que permitan el uso eficiente de la infraestructura carretera y fomenten la participación del sector privado en el desarrollo de los proyectos.

2.5.5.1 Bases de regulación tarifaria

Las bases de regulación tarifaria se aplican sólo a las cuotas de peaje por el uso del proyecto y no a la prestación de los servicios auxiliares. Las cuotas sujetas a las bases estarán vigentes durante el plazo de la concesión, por lo que la concesionaria deberá fijar su estrategia tarifaria en función de las reglas establecidas en ellas.

Para la licitación, SCT establece el nivel inicial de la tarifa promedio máxima en pesos por vehículo estándar/kilómetro, sin considerar el impuesto al valor agregado y a precios de una fecha determinada. Los vehículos estándar/kilómetro se calculan con base en las características

Clave	Descripción del Tipo de Vehículo	Equivalencias en vehículos estándar
A	Automóvil, combi y cualquier otro vehículo con hasta 10 asientos para transporte de pasajeros	1.00
B	Autobús de 2 y 3 ejes para transporte de pasajeros	1.75
CU	Camión de carga unitario de 2, 3 y 4 ejes	1.75
CA1	Tractocamión con semirremolque de 5 y 6 ejes	2.50
CA2	Tractocamión con semirremolque de más de 6 ejes	3.00

físicas de cada tipo de vehículo, en su relación económica y en la tabla de equivalencias que se muestra abajo:

La concesionaria podrá establecer tarifas específicas para cada tipo de usuario y tramo del proyecto, siempre que la tarifa específica aplicable a un cierto tipo de vehículo no sea mayor que la tarifa específica aplicada a otro tipo de vehículo con un mayor número de ejes. Las tarifas específicas se fijan en pesos cerrados, ya considerando el IVA a pagar.

Durante la operación del proyecto, la tarifa promedio observada nunca podrá exceder a la tarifa promedio máxima fijada por la SCT, entendiendo por tarifa promedio observada la que resulte de dividir los ingresos totales del proyecto durante un año calendario, entre la suma de los productos de la longitud y el número de vehículos estándar registrados en cada tramo, calculado a partir del número de vehículos que transitaron en ese mismo periodo y de su equivalencia en vehículos estándar.

Lo anterior se expresa mediante la siguiente condición:

$$\sum_{i=1}^N \text{ING}_i / \sum_{i=1}^N (\text{VE}_i * \text{LONG}_i) \leq \text{TPM}$$

Donde:

$\text{ING}_i =$ Ingreso sin IVA generado en el tramo i en el año calendario del análisis.

$\text{VE}_i =$ Vehículos estándar totales registrados en el tramo i , calculados multiplicando el número total de vehículos de cada tipo por su factor de equivalencia correspondiente.

$\text{LONG}_i =$ Longitud en kilómetros del tramo i

$\text{TPM} =$ Tarifa Promedio Máxima.

$N =$ Número de tramos

La SCT definirá los tramos y sus longitudes para la evaluación anual de la aplicación de la tarifa promedio máxima.

A través de este mecanismo, en función de la demanda del proyecto la concesionaria podrá fijar y registrar ante la SCT, bajo su responsabilidad, tarifas específicas que le permitan maximizar los ingresos de la concesión. La concesionaria no podrá aplicar o someter a registro tarifas específicas discriminatorias, que impidan u obstaculicen el uso del proyecto por determinado tipo de vehículo.

La tarifa promedio máxima se ajustará anualmente mediante la aplicación del INPC, para reflejar el impacto de la inflación. Las tarifas específicas aplicables a cada tipo de vehículo se podrán modificar cada cuatro meses. La concesionaria podrá determinar niveles tarifarios por horarios, volúmenes, pesos o descuentos y calcular la mezcla tarifaria que maximice ingresos siempre que se aplique de manera no discriminatoria.

Si al revisar la aplicación de la tarifa promedio máxima se observa que ésta se excedió en más del 5% (cinco por ciento) respecto al cobro máximo autorizado, la SCT fijará, a partir del siguiente año, una nueva tarifa promedio máxima que será menor en términos reales a la vigente permitida, con objeto de compensar el exceso de cobro a los usuarios; en su caso, aplicará a la concesionaria las sanciones que procedan.

La SCT podrá revisar la tarifa promedio máxima en forma extraordinaria en los siguientes casos:

- Presencia de elementos fuera del control de la concesionaria que le impidan aplicar la tarifa promedio máxima previamente determinada;
- Instrumentación de modificaciones legales que aumenten en forma inmediata los costos de la concesionaria; u
- Ocurrencia de desastres naturales o siniestros que obliguen a que la concesionaria efectúe gastos de inversión mayores al 2% (dos por ciento) del costo total de construcción del proyecto.

Si la concesionaria establece tarifas específicas contrarias a lo establecido en la concesión, SCT podrá ordenar el ajuste inmediato de cualquier tarifa para que se apegue a los términos autorizados.

En todo tiempo, la concesionaria será responsable de instrumentar y operar los mecanismos y controles que eviten la evasión de pago de los usuarios, pérdidas de ingreso por corrupción y cualquier otra incidencia que afecte los ingresos que legalmente le corresponden, y será igualmente responsable de los perjuicios que en su caso se derivaran de un control ineficiente de los ingresos de la concesión.

El principal propósito de la revisión periódica de las tarifas y los resultados de la explotación de la concesión consistirá en verificar que se cumplan los objetivos previstos en la propuesta del concursante ganador y que los aspectos económicos de la concesión estén en equilibrio.

2.5.6 Contraprestaciones

La concesionaria deberá enterar a la SCT las dos contraprestaciones establecidas en la concesión, una por la explotación y otra, en su caso, por el otorgamiento de la concesión.

2.5.6.1 Contraprestación por la explotación de la concesión

Conforme al artículo 15, fracción VIII de la Ley de Caminos, el Gobierno Federal debe obtener una contraprestación por la explotación de la concesión, la cual es fijada por la SHCP a propuesta de la SCT. En la mayor parte de los casos, la contraprestación se fija en 0.5% de los ingresos tarifados brutos de la concesión y se paga durante el mes de enero de cada año, con base en los ingresos del año anterior.

2.5.6.2 Contraprestación por el otorgamiento de la concesión

Si la adjudicación de la concesión se efectúa con base en el criterio de otorgarla al concursante que solicite la menor cuantía de recursos públicos, medida como la suma de la aportación inicial y el valor presente neto del compromiso de aportación subordinada, la contraprestación por el otorgamiento de la concesión será igual a cero. Sin embargo, cuando la concesión se adjudique al licitante que ofrezca el mayor monto a cambio de la concesión, la contraprestación deberá ser enterada a la SCT, para entrega a la Tesorería de la Federación conforme a las instrucciones de la Secretaría, antes de la emisión del aviso de inicio de construcción y según a lo estipulado en la concesión.

2.5.7 Recuperación anticipada del capital de riesgo y su TIR

Si el ingreso neto del proyecto resulta mayor al proyectado y la concesionaria obtiene la TIR sobre el capital de riesgo solicitada en su propuesta antes de que concluya el plazo establecido en la concesión, los excedentes serán compartidos entre la concesionaria y el FINFRA, de acuerdo con lo establecido en la concesión.

2.5.8 Bursatilización de los flujos del proyecto

Los flujos del proyecto podrán bursatilizarse, siempre que:

- La concesionaria no exceda los flujos a que tiene derecho de acuerdo con la prelación de pagos establecida en la concesión;
- Con dicha operación no se comprometa la prestación del servicio ni el interés público;
- Se mejoren las condiciones del costo financiero de los recursos aplicados al proyecto; y
- La SCT emita su autorización previa a que se lleve a cabo la bursatilización.

Si durante la operación del proyecto se requieren financiamientos adicionales para cubrir costos de mantenimiento, conservación o ampliación del proyecto podrá recurrirse a la bursatilización de sus flujos, siempre y cuando se cumplan todas las condiciones mencionadas.

2.5.9 Caso fortuito o fuerza mayor durante la operación

Salvo lo indicado en los incisos subsecuentes, el tratamiento del caso fortuito o fuerza mayor durante la etapa de operación del proyecto se sujetará a las mismas reglas de la etapa de construcción. En todo caso, la concesionaria deberá tomar en cuenta los costos de los seguros o mecanismos financieros necesarios para cubrir las contingencias derivadas de caso fortuito o fuerza mayor.

2.5.9.1 Caso fortuito durante la operación

Si el evento afecta al proyecto, SCT y la concesionaria cubrirán, de manera propor-

cional, el diferencial entre el monto pagado por la aseguradora y el costo que resulte más bajo entre (i) el costo real de reconstrucción o reparación de la parte afectada del proyecto o (ii) el costo de reconstrucción o reparación de la parte afectada del proyecto evaluado en función de los proyectos ejecutivos correspondientes aprobados por la SCT, aplicando los valores de la propuesta del concurso actualizados conforme al INPC.

Para determinar las proporciones que correspondan a la SCT y a la concesionaria se tomará en cuenta el monto invertido por esta última como parte del valor total de la parte del proyecto que haya resultado dañada, utilizando la fórmula establecida en la concesión.

SCT cubrirá la parte del costo que le corresponda con recursos del fondo de contingencias para caso fortuito o fuerza mayor y la concesionaria lo hará con cargo al capital de riesgo y/o a los créditos.

Si el evento interrumpe la operación del proyecto y afecta los ingresos derivados de la explotación, la SCT, con cargo al fondo, cubrirá el diferencial existente entre el monto que, en su caso, pague la aseguradora por estos conceptos y la cantidad necesaria para cubrir el servicio de la deuda correspondiente a los créditos.

El monto de las erogaciones realizadas conforme al párrafo anterior será reembolsado por la concesionaria al fondo, con cargo al capital de riesgo y/o a los créditos, en el plazo y conforme a la tasa que acuerden la concesionaria y la SCT antes de disponer de los recursos del fondo.

2.5.9.2 Fuerza mayor durante la operación

Si el evento afecta parcial o totalmente al proyecto, la SCT, con cargo al fondo de

contingencias para caso fortuito o fuerza mayor, cubrirá la totalidad del diferencial existente entre el monto pagado por la aseguradora y el costo que resulte más bajo entre:

- El costo real de reconstrucción o reparación de la parte afectada del Proyecto; o
- El costo de reconstrucción o reparación de la parte afectada del proyecto evaluado en función de los proyectos ejecutivos correspondientes aprobados por la SCT, aplicando los valores de la propuesta del concurso actualizados conforme al INPC.

Si el evento interrumpe la operación del proyecto y afecta los ingresos derivados de la explotación, la SCT, con cargo al fondo, cubrirá el diferencial existente entre el monto que, en su caso, hubiere pagado la aseguradora por estos conceptos y la cantidad necesaria para cubrir el servicio de la deuda correspondiente a los créditos.

2.5.10 Garantías durante la operación

Durante la etapa de operación estarán vigentes las siguientes garantías:

- La garantía otorgada por la concesionaria a favor de la SCT por el equivalente al 3% (tres por ciento) del costo total de las obras, con objeto de asegurar el cumplimiento de las obligaciones de la concesionaria establecidas en el título de concesión. En caso de que esta garantía se haga efectiva deberá reponerse a las condiciones originales; y
- La garantía de daños contra terceros a que se refiere el artículo 62 de la Ley de Caminos, otorgada por la con-

cesionaria, que deberá estar vigente durante todo el plazo de la concesión. Esta garantía también deberá reponerse en caso de que se haga efectiva.

2.5.11 Seguros

Para presentar su propuesta, el concursante deberá encargar un estudio de riesgo del proyecto a una empresa de reconocida solvencia y experiencia, con objeto de determinar los riesgos, las coberturas y los límites de las pólizas de seguro señaladas en la concesión. Este estudio será actualizado periódicamente por la concesionaria durante la vigencia de la concesión y podrá ser revisado por la SCT.

Las bases generales de concurso también abren la posibilidad de que los concursantes negocien con el Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos, en su calidad de institución fiduciaria en el Fideicomiso de Administración del Rescate de Autopistas Concesionadas (FARAC), la incorporación del proyecto a las pólizas que esta institución tenga contratadas para este efecto, con objeto de aprovechar la experiencia desarrollada en materia de seguros en las carreteras mexicanas y así reducir los costos asociados.

La concesionaria está obligada a contratar, a su cargo y bajo su exclusiva responsabilidad, los seguros necesarios para cubrir todos los eventos de caso fortuito o fuerza mayor que constituyan riesgos asegurables.

Los riesgos, obligaciones y responsabilidades derivados de la concesión y a cargo de la concesionaria son independientes de los seguros que ésta última se obliga a contratar en los términos de la propia concesión o como consecuencia de otros actos jurídicos celebrados con motivo de la construcción,

operación, explotación, conservación y mantenimiento del proyecto.

En razón de lo anterior, el importe de las obligaciones y responsabilidades derivados de los riesgos de la concesión no podrá reducirse en la medida de dichos seguros o por la falta o insuficiente cobertura de los mismos, en perjuicio de la SCT o de terceros.

Con objeto de cubrir los riesgos inherentes a la construcción, operación, explotación, conservación y mantenimiento del proyecto, la concesionaria contratará y mantendrá vigentes las pólizas de seguros que se comentan a continuación, con la cobertura total y los límites mínimos de responsabilidad determinados en el estudio de riesgo del proyecto encargado por la concesionaria y en los términos y condiciones establecidos en la concesión.

2.5.11.1 Seguros a contratar antes de la construcción de las obras

Antes de iniciar cualquier actividad relacionada con la construcción de las obras, la concesionaria contratará una póliza de seguro integral, contra todo riesgo, incluyendo caso fortuito o fuerza mayor, que expresamente cubra:

- Riesgos de daños físicos causados a las obras, equipos y materiales del proyecto;
- Riesgos derivados de la construcción de las obras;
- Riesgos de desmontaje y remoción de escombros; y
- Riesgos de transporte de materiales y equipos destinados al proyecto.

Esta póliza deberá permanecer vigente desde la fecha de expedición del aviso

de inicio de construcción hasta la fecha en que la SCT autorice el inicio de operación total del proyecto, y todos los recursos que en su caso se obtengan por virtud de esta póliza serán utilizados para reconstruir o reparar las obras.

Antes de iniciar cualquier actividad relacionada con la construcción de las obras, la concesionaria deberá asimismo contratar una o varias pólizas de seguros que cubran expresamente la responsabilidad civil en que puedan incurrir los asegurados por daños físicos y morales causados a terceros en sus bienes o en sus personas, que resulten del cumplimiento o incumplimiento de sus obligaciones derivadas de la concesión, incluyendo el pago de gastos y costos de defensa en que pudieran incurrir.

La concesionaria también deberá obtener coberturas adicionales relativas a:

- Actividades inmuebles;
- Contaminación súbita y accidental del ambiente;
- Daños causados a activos de terceras personas como consecuencia de la construcción;
- Responsabilidad civil cruzada; y
- Trabajos terminados.

Esta póliza deberá tener características equiparables a pólizas similares ofrecidas en el ámbito internacional para proyectos semejantes y deberá mantenerse vigente hasta la terminación de la concesión.

2.5.11.2 Seguros a contratar antes del inicio de la operación

Antes de la fecha de inicio de operación del proyecto, la concesionaria deberá contratar una póliza de seguro integral contra

todo riesgo, incluyendo daños a la vía concesionada y a terceros. Esta póliza deberá incluir riesgos de pérdida de utilidades o interrupción de negocio que cubran los costos y gastos fijos de la concesionaria, y deberá permanecer en vigor por lo menos hasta la fecha de amortización total de los créditos.

La póliza deberá tener características similares a las de pólizas ofrecidas en el mercado internacional para proyectos análogos, y todos los beneficios obtenidos de ella, excepto los que provengan de la cobertura por pérdida de utilidades o interrupción de negocio, deberán ser utilizados para reparar o reconstruir las obras.

Las pólizas señalarán a SCT como tercero en caso de daño o perjuicio y al fideicomiso de administración como beneficiario. Los derechos de cobro de las indemnizaciones de todas las pólizas de seguro relacionadas con el proyecto deberán cederse al fideicomiso de administración.

2.5.12 Sanciones

En la concesión se establecen las sanciones a que se hará acreedora la concesionaria por atrasos o incumplimientos de sus obligaciones, tanto en la etapa de construcción como en la de operación, de conformidad con lo establecido en la Ley de Caminos.

2.5.13 Terminación anticipada de la concesión

La concesión se dará por terminada anticipadamente por cualquiera de los supuestos previstos en el artículo 16 de la Ley de Caminos, o por mutuo acuerdo entre la Concesionaria y el Gobierno Federal.

En los casos de revocación por incumplimiento de la concesionaria o renuncia motivada por un evento de caso fortuito o fuerza mayor se procederá como sigue:

Los bienes materia de la concesión, sus mejoras y accesorios revertirán de pleno derecho al control y administración de la Nación, sin costo alguno y libres de todo gravamen;

La concesionaria, en su caso, tendrá derecho a recuperar el capital de riesgo que hubiere aplicado a la construcción de las obras señaladas en el programa de construcción y en el presupuesto de construcción, conforme a la fórmula establecida en la concesión.

En cualquier caso de terminación anticipada, la SCT se obligará a que los ingresos generados por la explotación de la concesión se destinen al fideicomiso de administración, para cubrir las obligaciones financieras derivadas de los créditos hasta su total liquidación. Esta obligación se cumplirá de acuerdo con los términos y condiciones establecidos en el fideicomiso de administración.

Si por cualquier causa la concesión se da por terminada en forma anticipada, la SCT precisará la forma de atender los compromisos derivados de la operación y mantenimiento del proyecto, conforme a las disposiciones legales aplicables.

En caso de que la concesionaria haya solicitado la cobertura del compromiso de aportación subordinada, ésta comenzará a otorgarse una vez que la SCT haya emitido la autorización para el inicio de operación del proyecto. SCT reconocerá los derechos de los acreedores al repago de los créditos con los flujos del proyecto según la prelación establecida en la concesión, aún en el caso de terminación anticipada.

2.5.14 Rescate de la concesión

El Gobierno Federal podrá rescatar la concesión conforme al procedimiento previs-

to en el artículo 19 de la Ley General de Bienes Nacionales.

La declaratoria de rescate hará que los bienes materia de la concesión vuelvan, de pleno derecho, desde la fecha de la declaratoria, a la posesión, control y administración de la Nación y que ingresen a su patrimonio los bienes, equipos e instalaciones destinados directamente a los fines de la concesión.

La concesionaria podrá recibir autorización para retirar y disponer de los bienes, equipo e instalaciones de su propiedad afectos a la concesión, cuando éstos no fueren útiles a la Nación y ella pueda aprovecharlos; en este caso, su valor no se incluirá en el monto de la indemnización.

La declaratoria de rescate establecerá las bases generales para fijar el monto de la indemnización que haya de cubrirse a la concesionaria, tomando en cuenta la inversión efectuada y comprobada, así como la depreciación de los bienes, equipos e instalaciones destinados directamente a los fines de la concesión. Conforme a lo establecido en la ley, en ningún caso podrá tomarse el valor de los bienes concesionados como base para fijar el monto de la indemnización.

2.5.15 Solución de controversias

En caso de controversias derivadas de actos de autoridad, la concesionaria dispondrá de los recursos legales previstos en la Legislación Federal. Si se presentan diferencias derivadas de cuestiones técnicas o económicas, las partes tratarán de resolverlas de buena fe en un plazo perentorio por medio del comité para la resolución de controversias. Si no llegan a un acuerdo en un plazo prorrogable por las partes que no exceda 120 (ciento veinte) días, después de que una parte haya notificado a la otra acerca de la existencia del conflicto, cualquiera de

las partes podrá acudir a un arbitraje que se desarrollará siguiendo las disposiciones previstas en el Título Cuarto del Código de Comercio, sujeto a lo siguiente:

- La ley aplicable será la que corresponda a la materia en el ámbito federal de México;
- El procedimiento arbitral tendrá como sede la Ciudad de México, D.F., y será conducido en idioma español;
- El laudo arbitral será obligatorio y final para las partes; y
- El órgano administrador del arbitraje será el Centro de Arbitraje de México.

2.5.16 Impuestos

Cada parte tendrá a su cargo la determinación, cálculo y pago de los impuestos que le correspondan en los términos de la legislación fiscal aplicable. Los concursantes deberán -desarrollar un esquema fiscal apegado a las leyes aplicables, que propicie la eficiencia de la estructura jurídica-financiera del proyecto; en su caso, deberán consultar sus dudas para la determinación, cálculo y pago de los impuestos derivados del proyecto con la Secretaría de Hacienda y Crédito Público.

2.5.17 Legislación aplicable

La legislación aplicable es la Constitución, la Ley de Caminos y la Ley de Vías Generales de Comunicación. A falta de disposición expresa se aplicarán los códigos de Comercio, Civil Federal y Federal de Procedimientos Civiles, así como la Ley Federal de Procedimiento Administrativo y cualquier disposición reglamentaria o administrativa emanada de ellos.

2.6 Aspectos particulares aplicables al Nuevo Esquema de Concesiones de Cruces y Puentes Fronterizos

El Nuevo Esquema de Concesiones de Autopistas de Cuota también es aplicable al desarrollo de cruces y puentes fronterizos, incorporándole algunas características particulares derivadas de la naturaleza binacional de dichos proyectos. Los principales aspectos que requieren atención específica se describen a continuación.

2.6.1 Alcance del proyecto

En el caso de cruces y puentes fronterizos la concesión otorgará al concesionario el derecho a construir, operar, explotar, conservar y mantener la parte mexicana del puente o cruce internacional de que se trate, así como el derecho de vía, las instalaciones auxiliares y la conexión vial con las vialidades urbanas de la población en la que se localice o bien con la red de caminos que lo comuniquen con la zona geográfica inmediata.

2.6.2 Proyecto conceptual general

Dada la complejidad de la coordinación de la construcción de la parte mexicana del puente o cruce fronterizo, así como de la obtención de las autorizaciones, permisos y licencias en el territorio de los dos países que comuniquen, el concurso de la concesión se lleva a cabo sobre la base de un proyecto conceptual general del cruce, las instalaciones auxiliares y las conexiones viales, conforme a la localización del proyecto. Si el proyecto conceptual general es modificado por requerimiento de alguna autoridad, los concursantes deberán considerar la modificación de que se trate. A diferencia del esquema de concesiones viales, la concesionaria dispondrá de un plazo para entregar el proyecto ejecutivo completo a la SCT, elaborado conforme al proyecto conceptual general incluido en la propuesta ganadora del concurso respectivo.

2.6.3 Principales obligaciones de la concesionaria

Las principales obligaciones de la concesionaria en el modelo aplicable a cruces y puentes fronterizos son las siguientes:

- Financiar, proyectar, construir, operar, explotar, conservar y mantener la componente nacional del puente o cruce internacional, así como sus instalaciones auxiliares y conexiones viales;
- Financiar, proyectar y construir el puerto fronterizo descrito en el proyecto conceptual general;
- Adquirir cualquier bien inmueble necesario para la construcción del proyecto;
- Revisar la congruencia entre el proyecto conceptual del cruce fronterizo con las especificaciones de diseño requeridas por la sección mexicana de la Comisión Internacional de Límites y Aguas México-Estados Unidos de América o la Comisión Internacional de Límites y Aguas México-Guatemala-Belice, según la localización del proyecto de que se trate (CILA), para lo cual deberá realizar directamente las consultas que en su caso procedan ante dicha autoridad;
- Realizar los estudios topohidráulicos para la determinación del nivel de agua, para lo cual deberá realizar directamente las consultas que en su caso procedan a la Comisión Nacional del Agua;
- Revisar la congruencia del proyecto conceptual general y el proyecto ejecutivo en lo relativo al ordenamiento territorial urbano-ambiental (planes de desarrollo urbano), para lo cual

deberá realizar directamente las consultas que en su caso procedan ante la Secretaría de Desarrollo Social y la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales;

- Cubrir la totalidad de los costos que resulten de la ejecución del proyecto; y
- Coordinar los programas de construcción de la parte mexicana y la parte extranjera del puente o cruce fronterizo.

2.6.4 Supervisión del INDAABIN

El Instituto de Administración y Avalúos de Bienes Nacionales llevará a cabo la supervisión de la construcción de los edificios e instalaciones del puerto fronterizo. Una vez concluidas, éstas se entregaran al Instituto para su administración y mantenimiento en los términos de la Ley General de Bienes Nacionales y el Reglamento del Instituto de Administración y Avalúos de Bienes Nacionales.

2.6.5 Firma del convenio binacional de construcción y operación

La construcción del proyecto no podrá dar inicio hasta que no se pronuncien las autoridades gubernamentales mexicanas correspondientes, cada una en la esfera de su respectiva competencia, y se haya celebrado el convenio binacional de construcción y operación con la contraparte del proyecto en el territorio extranjero.

2.6.6 Financiamiento del proyecto

La concesionaria deberá obtener bajo su exclusiva responsabilidad los créditos y el capital de riesgo requeridos para la construcción del proyecto, según lo hubiera establecido en su propuesta, tomando en cuenta que no habrá, en ningún caso,

aval, garantía o aportación de recursos por parte del Gobierno Federal o de la SCT, por lo que en cualquier caso la concesionaria deberá aportar los recursos económicos necesarios para la construcción del proyecto, conforme a lo establecido en la concesión.

2.6.7 Caso fortuito y fuerza mayor

En caso de que la concesionaria o la SCT no puedan cumplir con las obligaciones derivadas de la concesión en virtud de un evento de caso fortuito o fuerza mayor, se tomará en cuenta lo siguiente:

La SCT y la concesionaria no serán responsables por el incumplimiento de sus obligaciones, en tanto haya ocurrido y permanezca un evento de caso fortuito o fuerza mayor y a partir del momento en que la parte afectada haya notificado a la otra parte en los términos establecidos en la concesión.

Por ningún motivo se considerará la existencia de un caso fortuito o fuerza mayor si alguna de las partes ha contribuido de manera directa o indirecta a su existencia.

La SCT o la concesionaria, cuando manifiesten la existencia de un evento de caso fortuito o fuerza mayor, deberán efectuar sus mejores esfuerzos para subsanar, mitigar o remediar sus efectos.

Si la concesionaria invoca el caso fortuito o de fuerza mayor y este último se relaciona con la construcción del puerto fronterizo y sus servicios auxiliares, la SCT se coordinará con el INDAABIN para resolver lo conducente.

2.7 Realizaciones

A octubre del 2006, mediante el nuevo esquema de concesiones de autopis-

tas la SCT ha concesionado siete obras, que son los libramientos de Matehuala, Mexicali y Tecpan y las autopistas Amozoc-Perote, Morelia-Salamanca, Tepic-Villa Unión y el Arco Norte de la Ciudad de México. Estos proyectos tienen una longitud combinada de 620 kilómetros y su construcción requerirá una cantidad cercana a los 14,000 millones de pesos, aportados como créditos bancarios, capital de riesgo privado y recursos públicos provenientes del Finfra, un fideicomiso en Banobras. Estas cifras no incluyen obras en otras 3 concesiones otorgadas a Gobiernos Estatales o mediante el anterior esquema de concesiones.

Además de los proyectos ya adjudicados, la Secretaría tiene otros cinco proyectos en proceso de licitación, que son la autopista Perote-Xalapa junto con el Libramiento de Xalapa, la autopista Arriaga-Ocozocoautla, la autopista Saltillo-Monterrey, incluyendo el Libramiento Poniente de Saltillo, en los estados de Coahuila y Nuevo León y los Puentes Internacionales San Luis Río Colorado II y Reynosa-Anzaldúas, los cuales representan una meta física de 255.4 kilómetros, a alcanzar con una inversión de cercana a 8,330.3 mdp.

SCT también tiene otros proyectos en preparación cuyos procesos licitatorios espera iniciar entre 2006 y 2007, y además trabaja en la integración de una cartera de proyectos que podrían ser desarrollados en años posteriores.

En las páginas siguientes se presentan fichas con los principales datos de cada uno de los proyectos pertenecientes a este programa.

CUADRO 2.1

CONCESIONES ADJUDICADAS

PROYECTO	LONGITUD (km)	MONTO (mdp)
• Libramiento de Matehuala	14.2	428.4
• Libramiento de Mexicali	41.0	793.1
• Amozoc-Perote	103.0	1,857.0
• Tepic-Villa Unión	152.0	3,041.9
• Morelia-Salamanca	83.0	1,751.5
• Libramiento Norte de la Ciudad de México	223.0	5,881.2
• Libramiento de Tecpan	4.0	176.1
TOTAL	620.2	13,929.2

CUADRO 2.2

CONCESIONES EN LICITACIÓN

PROYECTO	LONGITUD (km)	MONTO (mdp)
• Monterrey-Salttillo y Libramiento Poniente de Saltillo	92.0	2,770.9
• Puente Internacional San Luis Río Colorado II	0.4	80.0
• Puente Internacional Reynosa-Anzaldúas	10.0	650.0
• Arriaga-Ocozocoautla	93.0	2,153.4
• Perote-Xalapa y Libramiento de Xalapa	60.0	2,676.0
TOTAL	255.4	8,330.3

CUADRO 2.3

CONCESIONES EN PREPARACIÓN

PROYECTO	LONGITUD (km)	MONTO (mdp)
• Puente Internacional Río Bravo Donna	0.2	200.0
• Puente Bojórquez	0.8	250.0
• Libramiento de Irapuato	29.5	621.4
• Libramiento de La Piedad y Acceso a autopista México-Guadalajara	18.0	736.0
• Compostela-Las Varas-Puerto Vallarta	89.0	3,567.4
• Libramiento de Chihuahua	41.0	695.7
• Libramiento de Guadalajara	111.0	3,400.0
TOTAL	289.5	9,470.5

CUADRO 2.4

CONCESIONES EN CARTERA DE PROYECTOS

PROYECTO	LONGITUD (km)	MONTO (mdp)
• Laguna Verde-Gutiérrez Zamora	91.0	1,900.0
• Libramiento de Morelia	53.0	1,000.0
• Santa Clara-Indios Verdes	12.0	1,500.0
• La Venta-Colegio Militar	22.0	4,000.0
• Tuxpam-Tampico y Libramiento de Tampico	238.0	4,000.0
• Libramiento de Acapulco	22.0	800.0
• Libramiento de Cuernavaca	34.0	2,900.0
• Libramiento de Hermosillo	37.0	850.0
• Libramiento de Ciudad Obregón	45.0	650.0
• Encarnación de Díaz-San Juan de los Lagos	26.0	300.0
• Libramiento de Tlaxcala y Xoxtla-Tlaxcala	26.5	900.0
TOTAL	606.5	18,800.0