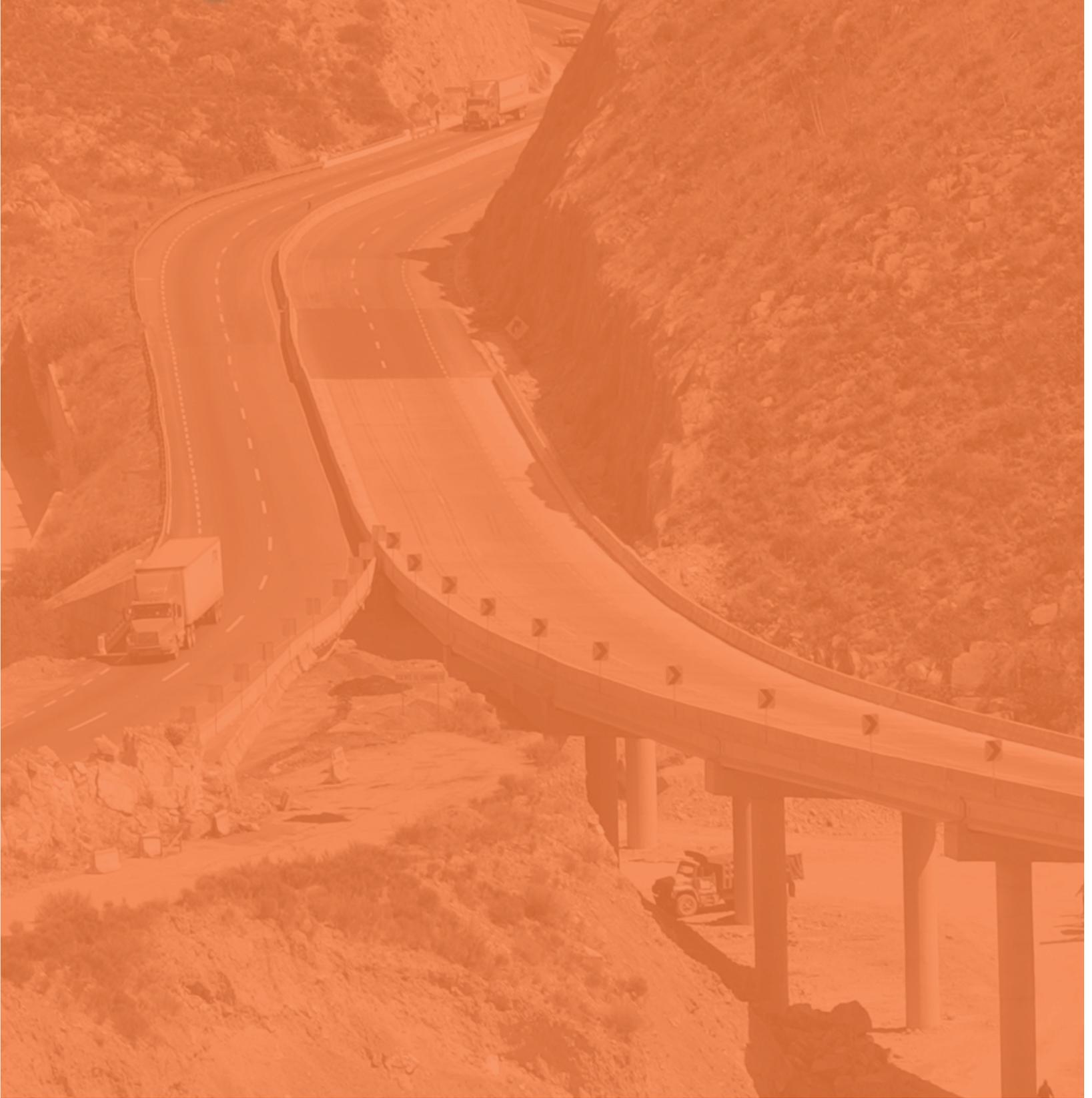


ESQUEMA GENERAL PARA REALIZAR PROYECTOS
CARRETEROS BAJO LA MODALIDAD DE PROYECTOS
PARA PRESTACIÓN DE SERVICIOS (PPS)

3
capítulo



Esquema general para realizar proyectos carreteros bajo la modalidad de Proyectos para Prestación de Servicios (PPS)



El modelo jurídico-financiero para realizar proyectos carreteros bajo la modalidad PPS que se describe en este capítulo se basa en:

- Los principios instrumentados con éxito en otros países, principalmente europeos, para el desarrollo de infraestructura carretera a través de la contratación de servicios de largo plazo prestados por empresas privadas a la entidad pública responsable del sistema carretero;
- Las reglas expedidas por las Secretarías de Hacienda y Crédito Público (SHCP) y de Función Pública (SFP), la metodología y los lineamientos también emitidos por la SHCP para la realización de proyectos para prestación de servicios (PPS); y,

- Las disposiciones legales y reglamentarias aplicables en México.

3.1 Antecedentes

La escasez de recursos presupuestarios que enfrenta el Gobierno Federal hace necesaria la participación del sector privado para complementar la inversión y el gasto públicos, con objeto de superar rezagos en infraestructura y servicios, mediante asociaciones de largo plazo.

En los últimos años se han desarrollado nuevos modelos de financiamiento para proyectos de infraestructura y para la prestación de servicios públicos, los cuales se caracterizan por asociar recursos públicos y privados; reducir los costos para el sector público y mejorar sustancialmente la eficiencia en la operación de esos servicios.

Uno de estos esquemas es la asociación público-privada prevista en la llamada Iniciativa de Financiamiento Privado (“PPP/PFI” por sus siglas en inglés) cuya aplicación se inició en el Reino Unido a principios de la década de los noventa y que posteriormente se ha aplicado bajo diferentes denominaciones en Italia, Alemania, Holanda, Francia, España, Irlanda, Portugal, Finlandia, Grecia, Japón y Canadá, entre otros países, con gran aceptación y creciente éxito.

Este esquema de inversión público-privada permite aumentar la cuantía de los recursos públicos destinados a otras áreas prioritarias de impacto social; generar nuevos empleos y recursos fiscales; y, al mismo tiempo, ofrecer rendimientos competitivos a las inversiones privadas.

En este contexto, en 2003 el Gobierno Federal inició la instrumentación de este esquema, para lo cual la SHCP y la SFP definieron el marco legal que regula su aplicación, consistente de las reglas para la realización de los PPS, publicadas en el Diario Oficial de la Federación (en adelante el Diario Oficial) el 9 de abril de 2004.

Así, durante 2003 se inició la primera fase del desarrollo de los PPS en los sectores salud, educación y carreteras, a través de la contratación de asesores externos (legal, financiero y técnico) con cuyo apoyo se han desarrollado esquemas de contratos PPS para hospitales, universidades y carreteras que servirán de base para la realización de proyectos en estos sectores durante los próximos años.

3.2 Características generales del PPS

La modalidad PPS constituye un nuevo esquema de contratación de servicios para las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal, el cual tiene por objeto:

- Cumplir con una misión pública mediante la inversión privada, para atender una demanda creciente de servicios;
- Servir como alternativa para contratar a largo plazo los servicios de empresas privadas necesarios para prestar diversos servicios públicos a cargo de las dependencias contratantes;
- Aumentar la infraestructura básica y prestar servicios públicos de mayor calidad, que de otro modo no podrían estar disponibles en el corto plazo;
- Establecer asociaciones productivas de largo plazo entre el sector público y los sectores social y privado, en su calidad de potenciales inversionistas proveedores;
- Aprovechar la experiencia, la capacidad de innovación y los medios de financiamiento y desarrollo de infraestructura con que cuentan los sectores social y privado;
- Permitir que las empresas privadas cuyos servicios sean contratados realicen las actividades de diseño, financiamiento, modernización, operación, conservación y mantenimiento de infraestructura a fin de lograr economías de escala y de obtener una mayor eficacia en la prestación de servicios;
- Distribuir los riesgos inherentes al proyecto entre el sector público y el inversionista proveedor de manera más eficiente y equilibrada para su mejor administración;
- Evitar que las dependencias y entidades realicen actividades que, de acuerdo con el marco jurídico vigente, puedan ser desempeñadas por

¿HAY APORTACIÓN DE RECURSOS PÚBLICOS?

En el esquema PPS carretero no existe aportación de recursos públicos para los trabajos a cargo del inversionista proveedor, por lo que éste debe obtener la totalidad de los recursos necesarios para modernizar, operar, mantener y conservar la infraestructura carretera durante la vigencia del contrato de servicios de largo plazo (PPS).

Una vez concluidos los trabajos de modernización e iniciada la operación del proyecto con sus nuevas características, la SCT, en su calidad de entidad contratante, realizará pagos periódicos con cargo a su presupuesto de gasto corriente, conforme a la cantidad y calidad de los servicios recibidos. El monto de los pagos al inversionista proveedor se realiza conforme a un mecanismo de pago acordado como parte del proceso de licitación.

el sector privado con igual o mayor calidad y a un menor costo;

- Elevar la calidad de los servicios que proporciona el sector público y asegurar que sea óptima en el largo plazo; e
- Incrementar la eficiencia y racionalidad del gasto público.

3.3 Características específicas del PPS

Las principales características de los proyectos desarrollados como PPS son las siguientes:

- El PPS implica la celebración de un contrato de servicios de largo plazo entre la dependencia o entidad de la Administración Pública Federal que requiere los servicios (en adelante la entidad contratante) y la empresa privada (en lo sucesivo el inversionista proveedor) que puede prestarlos;
- Los servicios contratados sirven para que la entidad contratante preste, a su vez, los servicios públicos que tiene encomendados, por lo que el gobierno mantiene el control y la responsabilidad de ofrecer esos servicios;
- El inversionista proveedor presta sus servicios a la entidad contratante y no al público, por lo que no se trata de una privatización de servicios públicos;
- El inversionista proveedor se encarga del diseño, financiamiento, modernización, operación, conservación y mantenimiento de la infraestructura necesaria para que la entidad contratante pueda prestar el servicio público a su cargo; a cambio, la entidad contratante efectúa pagos periódicos al inversionista proveedor en montos que se determinan en función del proceso licitatorio para la adjudicación del contrato y del servicio efectivamente suministrado;
- Los servicios contratados se prestan mediante activos que el inversionista proveedor construye o provee, conforme a lo requerido por la entidad contratante. Los riesgos relacionados con el proyecto se distribuyen entre la entidad contratante y el inversionista proveedor de manera que cada riesgo sea asumido por la parte que mejor pueda controlarlo o mitigarlo. El inversionista asume la mayor parte de los riesgos de diseño, financiamiento, modernización, operación, conservación y mantenimiento de los

activos con los que presta sus servicios, ya que se trata de un contrato de servicios y no de un contrato de obra;

- La entidad contratante sólo asume la obligación de pagar al inversionista proveedor por los servicios efecti-

vamente prestados que cumplan con los requerimientos contratados; dado que registra los pagos correspondientes como gasto corriente, no asume compromisos financieros de inversión que deban ser considerados como deuda pública;

ETAPA	Retenidos (SCT)	MANEJO DE RIESGOS	
		Transferidos (prestador de servicios)	Compartidos
Diseño y Modernización	<ul style="list-style-type: none"> • Permisos (instalaciones, ambientales, etc.) • Adquisición de derechos de vía • Cambio en los estándares de diseño y modernización • Retrasos por cambios solicitados por SCT • Contaminación preexistente de aire, agua y suelo. • Oposición a la modernización por su trazo 	<ul style="list-style-type: none"> • Error en diseño • Cumplimiento de estándares de modernización • Sobrecostos • Retrasos en la modernización causados por eventos bajo su control • Daños a terceros • Daños ocultos • Eventos climáticos • Materiales defectuosos 	<ul style="list-style-type: none"> • Retrasos en la modernización debidos a entidades gubernamentales diferentes a SCT • Hallazgos arqueológicos
Operación y Mantenimiento	<ul style="list-style-type: none"> • Cambios solicitados por SCT en la especificación de los servicios • Distribuidores y carriles adicionales • Incremento en los límites legales de carga • Acceso a la carretera 	<ul style="list-style-type: none"> • Disponibilidad de la carretera • Costos mayores a los esperados • Disponibilidad de materiales • Eventos climáticos • Reclamos y accidentes de terceros 	<ul style="list-style-type: none"> • Riesgo de volumen de tránsito • Incremento en gastos de mantenimiento por aumento en volumen de tránsito
Financieros	<ul style="list-style-type: none"> • Tasas base de interés antes del cierre financiero • Ciclos presupuestarios del sector público 	<ul style="list-style-type: none"> • Tasas de interés después del cierre financiero • Inflación en costos de construcción • Riesgo cambiario 	<ul style="list-style-type: none"> • Inflación en costos de operación, mantenimiento y rehabilitación • Cambios de ley

- El monto del pago que recibe el inversionista proveedor se determina en función de la calidad y la disponibilidad de los servicios prestados, siempre que cumpla con los requerimientos y estándares de desempeño establecidos en el contrato PPS;
- El esquema debe generar beneficios económicos superiores a los que se obtendrían si el proyecto se llevara a cabo mediante esquemas tradicionales de obra pública y, al mismo tiempo, debe permitir que el inversionista proveedor logre una tasa de rendimiento competitiva sobre el capital invertido;
- La operación del proyecto debe generar empleos e ingresos fiscales. La estructura legal y financiera del esquema debe contar con suficiente certeza jurídica, credibilidad y transparencia para asegurar el financiamiento necesario para llevar a cabo el proyecto;
- El procedimiento de contratación está sujeto a la Ley de Adquisiciones, Arrendamientos y Servicios del Sector Público (Ley de Adquisiciones) y su Reglamento, a la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria (Ley de Presupuesto), así como a los demás ordenamientos jurídicos aplicables; y
- El esquema no puede ser utilizado para la contratación de servicios que deban ser proporcionados de manera exclusiva por el sector público.

3.4 Proyectos carreteros bajo la modalidad PPS

El esquema PPS ha sido utilizado por la SCT para impulsar la modernización de

¿QUÉ RUBROS SE CONSIDERAN DENTRO DEL PAGO AL CONCESIONARIO?

Los pagos al inversionista proveedor están en función del servicio de capacidad efectivamente entregado; es decir, dependen de que la infraestructura esté disponible para uso en las condiciones físicas solicitadas por la SCT. Adicionalmente, el pago incluye un componente por el uso dado a la infraestructura.

El inversionista proveedor será remunerado por el servicio prestado. El monto a pagar, conocido como pago integrado, se determinará en función de los siguientes conceptos:

Disponibilidad. Que la vía se encuentre disponible para la circulación cumpliendo en todo momento con los parámetros técnicos solicitados por la SCT y con las condiciones requeridas para la operación. Este componente estará sujeto a deducciones cuando no se cumplan totalmente los requerimientos de capacidad.

Uso de la carretera. Número de vehículos que usan la carretera ubicados en la banda de pago definida por el concesionario. Esto significa que sólo una porción de los vehículos que usan la vía se tomará en cuenta para determinar este componente del pago integrado.

Para efectos de pago, la carretera se divide en secciones y cada uno de los conceptos antes descritos se monitorea en cada una de las secciones. La importancia relativa de cada sección (ponderación de la sección) se determina por:

- El nivel de uso de la sección (tránsito).
- Las horas del día en que registra mayor uso (horas de máxima demanda).
- El día de la semana y la época del año con mayor uso.
- La longitud de la sección.

En virtud de lo anterior, el inversionista proveedor no tendrá derecho a recibir pago alguno en una determinada sección mientras no suministre la capacidad carretera solicitada por la SCT, es decir, hasta que la sección reúna las características físicas especificadas. Esta condición es especialmente relevante durante la etapa de modernización, ya que la sección de la carretera existente no podrá suministrar la capacidad carretera solicitada sino hasta que su modernización haya terminado y se haya transformado en sección de la carretera modernizada.

La obligación de pago a cargo de la SCT nace una vez que el servicio correspondiente haya sido prestado. Los contratos PPS tienen una duración multianual, y el Gobierno Federal les dará prioridad al integrar sus presupuestos de egresos anuales en los términos del artículo 24 de la Ley de Adquisiciones.

la red federal de carreteras, para lo cual ha identificado un conjunto de proyectos carreteros susceptibles de ser realizados bajo esta modalidad. Este conjunto está integrado por proyectos que:

- Tienen impacto social y económico en el desarrollo regional;
- Son económica y financieramente viables;
- Resultan atractivos para la inversión privada; y
- Son aprobados por la SHCP.

Para el desarrollo de proyectos carreteros bajo la modalidad PPS, la SCT:

- Define los alcances del proyecto a realizar y elabora los documentos que se entregan a los concursantes como referencia (el proyecto conceptual). Con base en ellos, cada licitante elabora una propuesta para la ejecución del proyecto conforme a lo establecido en las bases del concurso (el proyecto del concursante);
- Identifica los requerimientos de capacidad que determinarán las características generales del proyecto;
- Define las especificaciones técnicas que debe satisfacer el proyecto;
- Determina el servicio de capacidad carretera que el inversionista proveedor debe prestar a la SCT bajo el contrato PPS;
- Realiza el análisis costo-beneficio del proyecto para determinar su procedencia como PPS y, en su caso, elabora la documentación legal, técnica y económica, y obtiene las autorizaciones necesarias;

¿CUÁLES SON LAS PRINCIPALES VENTAJAS DE LOS PPS PARA EL SECTOR PRIVADO?

El inversionista proveedor, a través de un PPS, proporciona servicios al gobierno a cambio de un pago periódico (Pago Integrado). Los pagos se realizan en función de la disponibilidad y calidad de los servicios que se prestan. Una vez que se cumple con los niveles de calidad y disponibilidad acordados en el contrato PPS, el gobierno tiene la obligación de cubrir los pagos correspondientes, a los que otorga prioridad presupuestal.

Al vincular el pago a la calidad del servicio, los ingresos del proyecto tienen mayor certidumbre que en el caso de una concesión pura, ya que en ésta el sector privado percibe sus ingresos mediante el cobro de peajes al público usuario, por lo que asume todo el riesgo de uso de la infraestructura (riesgo de mercado).

El inversionista proveedor obtiene rendimientos interesantes por su inversión, en un entorno de riesgo más controlable que el que se observa en otro tipo de inversiones.

- Contrata la prestación del servicio mediante concurso público siguiendo el procedimiento establecido en la Ley de Caminos, Puentes y Auto-transporte Federal (Ley de Caminos) y otorga el título de concesión al concursante ganador, en virtud del cual se le adjudica en forma directa el contrato PPS, con base en las disposiciones de la Ley de Adquisiciones; y
- Ejerce los derechos y cumple con las obligaciones que se establezcan en el título de concesión y en el contrato de servicios (contrato PPS) celebrado entre la SCT y el inversionista proveedor.

El objeto del contrato PPS es otorgar a la SCT el servicio de capacidad carretera que cumpla con los requerimientos establecidos, para que la SCT preste el servicio público en un tramo carretero federal determinado que estará disponible para el tránsito vehicular. Este servicio será prestado por el inversionista proveedor, quien deberá encargarse de:

- Elaborar el proyecto ejecutivo conforme al cual se llevará a cabo el diseño y la modernización del tramo carretero materia del contrato PPS, conforme a la propuesta presentada en el concurso;
- Operar, conservar y mantener la carretera existente durante la etapa de su modernización para permitir el tránsito fluido y seguro para los usuarios;
- Construir, operar, conservar y mantener la carretera ya modernizada y, una vez concluido el plazo de la concesión y del contrato PPS, entregarla a la SCT en el estado requerido en dichos documentos; y
- Obtener el financiamiento necesario para llevar a cabo estas actividades.

La SCT remunerará al inversionista proveedor por la prestación del servicio contratado que efectivamente preste y sólo en la medida en que dicho servicio cumpla con las condiciones pactadas en el contrato PPS. El mecanismo de pago establecerá la forma en que se calcularán los pagos periódicos al inversionista proveedor en función del cumplimiento de parámetros y criterios de desempeño aplicables al servicio prestado. El monto de los pagos se determinará en función del tiempo y las condiciones en que haya estado disponible la carretera, así como del número de vehículos que hayan transitado por ella.

Para prestar el servicio, el inversionista proveedor deberá ser titular de la concesión correspondiente, ya que necesariamente realizará actividades de modernización, operación, conservación y mantenimiento de un camino federal. De acuerdo con la Ley de Caminos el otorgamiento de concesiones debe sujetarse a concurso público, por lo que sólo el titular de la misma estará legalmente facultado para prestar el servicio contratado bajo el contrato PPS.

De acuerdo con las reglas para la realización de proyectos para prestación de servicios, la celebración del contrato PPS debe sujetarse a las disposiciones de la Ley de Adquisiciones, la cual permite la adjudicación directa de un contrato de servicios cuando el contrato sólo pueda celebrarse con una determinada persona por tratarse de derechos exclusivos, como ocurre en el caso de los proyectos carreteros PPS, por lo que únicamente el titular de la concesión –y en consecuencia titular del contrato PPS–, puede prestar el servicio contratado.

3.5 Planeación y autorización del proyecto

3.5.1 Estudios básicos

La SCT elabora los estudios preliminares para identificar los proyectos carreteros federales susceptibles de ser modernizados a través del esquema PPS y determinar cuáles tienen impacto social y económico en el desarrollo regional, son financieramente viables y resultan atractivos para la inversión privada.

La SCT también prepara un análisis costo-beneficio de cada proyecto conforme a lo requerido por las reglas. En su caso, el proyecto sólo será instrumentado

bajo la modalidad PPS si, entre otras consideraciones, se demuestra que los beneficios sociales netos son iguales o mayores a los que se obtendrían en caso de que los servicios fueran proporcionados mediante la realización del proyecto a través del esquema de inversión tradicional de obra pública.

3.5.2 Autorización de la SHCP

La SCT debe obtener la autorización de la SHCP para desarrollar un proyecto bajo la modalidad de PPS. Esta autorización se obtiene con base en la revisión del análisis costo-beneficio y del impacto en las finanzas públicas de las obligaciones de pago que pretendan establecerse en el contrato PPS, que debe determinar que éste es una forma conveniente de desarrollar la infraestructura respectiva.

Adicionalmente, la SCT debe presentar a la SHCP la solicitud de autorización del contrato PPS para verificar que su contenido cumpla con los requisitos previstos en las reglas. La autorización correspondiente se otorgará antes de la suscripción del contrato PPS. En caso de ser aprobadas las modificaciones propuestas por los concursantes como resultado de las juntas de información celebradas dentro del procedimiento de concurso, éstas serán incorporadas al contrato PPS.

3.5.3 Derechos de vía

La SCT determinará el trazo y las dimensiones del derecho de vía necesario para la ejecución de las obras y lo pondrá a disposición del inversionista proveedor de acuerdo con el programa respectivo.

3.5.4. Permisos y autorizaciones

El inversionista proveedor deberá obtener todos los permisos requeridos para la realización del proyecto, con excepción de los

permisos de la SEMARNAT relacionados con el proyecto, así como de los de Petróleos Mexicanos, la Comisión Federal de Electricidad, la Comisión Nacional del Agua y el Instituto Nacional de Antropología e Historia, los cuales serán tramitados por la SCT. Independientemente de ello, el concesionario estará obligado a mantener vigentes todos los permisos que sean necesarios para cumplir con la prestación del servicio.

3.5.5 Estudio de aforo y proyecto conceptual

La SCT proporcionará información sobre la demanda esperada en el tramo objeto del contrato. Esta información:

- Podrá o no ser tomada en cuenta por los concursantes para la preparación de sus propuestas;
- En su caso, deberá ser revisada por cada concursante, confirmada, rectificada o sustituida por el estudio específico que decida realizar; y
- No implicará, en ninguna forma, que la SCT asuma o incurra en responsabilidad alguna derivada o relacionada con la información que proporcione, toda vez que cada concursante asumirá plena y completa responsabilidad respecto del estudio de demanda con base en el cual prepare su propuesta.

Junto con las bases del concurso, la SCT proporcionará el proyecto conceptual y los requerimientos de capacidad que contendrán los datos técnicos de la carretera a modernizar. Los concursantes deberán llevar a cabo, por su cuenta y a su costa, todos los análisis, estudios, visitas, pruebas, consultas o verificaciones técnicas procedentes y que estimen pertinentes para verificar los datos proporcio-

nados por la SCT, y confirmarlos, rectificarlos o sustituirlos por los de los estudios que realicen por su cuenta, ya que cada concursante será plenamente responsable de los datos e información técnica que utilice en la preparación de su propuesta.

3.5.6 Especificaciones técnicas

El servicio prestado por el inversionista proveedor bajo el contrato PPS y las actividades que lleve a cabo al amparo de la concesión deberán en todo momento cumplir con las especificaciones y normas técnicas que establezcan los reglamentos, normas oficiales mexicanas, manuales, lineamientos, decretos, circulares y demás ordenamientos jurídicos que resulten aplicables al proyecto.

El proyecto conceptual, los requerimientos de capacidad y la información adicional disponible acerca del proyecto, constituyen los documentos que precisarán el origen y destino de la carretera a modernizar, las características de la modernización que deberá llevar a cabo el inversionista proveedor, las especificaciones a considerar y los criterios de disponibilidad que servirán para medir el servicio prestado.

La SCT no asumirá responsabilidad alguna por errores, imprecisiones u omisiones en dicha información y, por lo tanto, su verificación deberá ser efectuada por los concursantes.

3.5.7 Capacidad carretera

La SCT determinará las características, condiciones y especificaciones técnicas de los resultados que espera obtener por la prestación del servicio, las cuales serán dadas a conocer a los concursantes en las bases del concurso y formarán parte del contrato PPS.

3.5.8 Metodología para evaluar el servicio prestado

La SCT elaborará la metodología que utilizará para evaluar objetivamente la prestación del servicio, a fin de determinar el monto del pago que cubrirá al inversionista proveedor como contraprestación por el servicio prestado. Esta metodología formará parte del contrato PPS.

3.6 Concurso público

3.6.1 Convocatoria

El proceso de concurso público, ya sea nacional o internacional, se desarrollará en los términos de la Ley de Caminos, con el objeto de seleccionar a la empresa que será titular de la concesión y con la cual la SCT celebrará el contrato PPS. El concurso se iniciará con la publicación de la convocatoria en el Diario Oficial, en un diario de circulación nacional y en otro de la entidad o entidades federativas donde se llevará a cabo el proyecto.

3.6.2 Bases generales del concurso

Las bases del concurso podrán ser adquiridas conforme a lo establecido en la convocatoria y en ellas se establecerán los términos y las condiciones a que se sujetará el concurso y la instrumentación del proyecto. Los modelos del título de concesión y del contrato PPS formarán parte de las bases del concurso.

Las personas interesadas en participar en el concurso deberán acreditar:

- Una condición financiera acorde con las características y el tamaño del proyecto, para cuya demostración deberán presentar sus estados finan-

¿CUÁLES SON LAS PRINCIPALES ACTIVIDADES QUE DEBERÁ DESARROLLAR EL CONCESIONARIO?

- Elaborar el proyecto ejecutivo conforme al cual se llevará a cabo la modernización del tramo carretero federal en la carretera existente a fin de que cumpla con los requerimientos de capacidad carretera;
- Modernizar la carretera existente;
- Operar y mantener la carretera existente durante la etapa de modernización para permitir el tránsito fluido y seguro para los usuarios;
- Encargarse de la operación, conservación y mantenimiento de la carretera proyecto y, concluido el plazo de la concesión y del contrato PPS, entregar a la SCT la carretera modernizada de acuerdo con los requerimientos de capacidad aplicables a la reversión, para que la SCT asuma su operación, conservación y mantenimiento; y,
- Obtener el financiamiento necesario para llevar a cabo estas actividades.

cieros dictaminados correspondientes a los tres últimos ejercicios fiscales; en el caso de consorcios, cada una de las empresas integrantes deberá presentar sus estados financieros. Las personas físicas, en caso de no contar con estados financieros dictaminados, deberán presentar copia certificada de las tres últimas declaraciones anuales de impuestos. En todos los casos deberá acreditarse el capital contable mínimo solicitado en las bases del concurso, el cual podrá ser el resultado de sumar el capital contable de los miembros del consorcio. Además, se deberá presentar la estructura accionaria del consorcio mostrando, en su caso, hasta un tercer nivel de sus accionistas y especificando el porcentaje de participación de cada uno de ellos;

- La experiencia del concursante en trabajos similares a la modernización de la carretera de que se trate;

- La experiencia del concursante en trabajos similares a los requeridos para la operación, conservación y mantenimiento del proyecto;
- La solvencia económica del concursante y de las empresas que vayan a tener a su cargo la modernización, operación, conservación y mantenimiento de la carretera, presentando los estados financieros auditados de los últimos dos años, incluyendo en su caso a todos los miembros del consorcio;
- No encontrarse en ninguno de los supuestos establecidos en las bases del concurso para impedir su participación en el mismo;
- Una garantía de sostenimiento de la propuesta mediante la exhibición de una carta de crédito otorgada por una institución de crédito autorizada para operar en México, con la vigencia y los requisitos mínimos que se establezcan en las bases del concurso;
- No tener adeudos fiscales en los términos del artículo 32-D del Código Fiscal de la Federación, mediante una declaración hecha bajo protesta de decir verdad; y,
- Que ninguna de las empresas que formen parte del concursante, sus filiales o de los grupos empresariales a los que pertenezcan sus integrantes, se encuentren en estado de concurso mercantil o quiebra, o hayan sido inhabilitadas por la SFP para participar en el concurso en los términos de la legislación vigente.

Si una empresa concursante consolida sus resultados con otra u otras empresas, deberá presentar los estados financieros consolidados del grupo empresarial de

que forme parte, así como los individuales; esta condición incluye a las empresas tenedoras de acciones, para acreditar su capacidad financiera. En su caso, la SCT podrá solicitar la exhibición de los estados financieros de sus accionistas, matriz o controladora.

En el concurso podrán participar personas físicas o morales o consorcios de empresas nacionales o extranjeras que cumplan con los requisitos establecidos en las bases del concurso, los cuales establecerán que el concesionario:

- Presente los lineamientos generales de un manual de calidad que describa los procedimientos que se utilizarán durante la ejecución de los trabajos de diseño, modernización, operación, conservación y mantenimiento de la carretera para asegurar su calidad; y
- Obtenga para sí, y en forma incondicional y perpetua para la SCT, el derecho de usar cualquier derecho de autor, patente, marca, licencia o cualquier otro derecho de propiedad industrial o intelectual relacionado con los bienes o procedimientos de modernización necesarios para transformar la carretera existente en carretera modernizada, incluyendo su operación, conservación y mantenimiento.

3.6.3 Juntas de información

Durante el concurso se llevarán a cabo diversas juntas de información en las que se dará respuesta escrita a las preguntas o propuestas que formulen los interesados. En caso de que estas propuestas sean aprobadas por la SCT, podrán incorporarse a las bases del concurso, al título de concesión y al contrato PPS.

Se llevarán a cabo una o varias visitas al lugar donde se desarrollará el proyecto, con objeto de que los interesados obtengan la información de campo que les permita elaborar su propuesta.

3.6.4 Precalificación

Durante el concurso se llevará a cabo una precalificación de los licitantes, en la que éstos acreditarán que cuentan con la experiencia y la capacidad técnica, financiera y legal requerida en las bases del concurso, para lo cual deberán presentar los documentos e información establecidos en las bases del concurso para revisión y evaluación.

Una vez realizada la revisión, siempre y cuando se hayan cumplido los requisitos solicitados, la SCT emitirá al interesado un certificado de aceptación, mediante el cual se le otorga el derecho de presentar una propuesta dentro del concurso.

Los interesados a los que en la primera entrega de los requisitos de precalificación SCT no les expida el certificado de aceptación debido al incumplimiento de alguno de los requisitos de precalificación, podrán presentar su documentación por una segunda y última vez.

Si en esa segunda vez SCT no entrega el certificado de aceptación al licitante por no cumplir con alguno de los requisitos de precalificación, éstas ya no podrá participar en las siguientes etapas del concurso.

3.6.5 Propuesta técnica

Los concursantes deberán elaborar y presentar en su propuesta la descripción de las características y especificaciones de las actividades que ofrezcan realizar para prestar el servicio contratado bajo el con-

trato PPS, para lo cual cada concursante será responsable de realizar todos los procesos, actividades, estudios, investigaciones y demás tareas similares o análogas necesarias.

La propuesta técnica deberá incluir, entre otros, los siguientes documentos:

- Los documentos de existencia, capacidad legal y personalidad jurídica del concursante;
- Los términos y condiciones de los subcontratos que celebrará el inversionista proveedor para efectuar la modernización, operación y mantenimiento de la carretera existente y de la carretera proyecto modernizada;
- La propuesta del concursante podrá incorporar innovaciones tecnológicas con el objeto de obtener beneficios adicionales y reducir costos durante la realización del proyecto;
- El programa de desarrollo de capacidad carretera que proponga llevar a cabo;
- Los lineamientos generales del manual de calidad;
- El programa de los seguros que contratará para el proyecto; y,
- La garantía de sostenimiento de su propuesta.

3.6.6 Propuesta económica

La propuesta económica deberá contener el precio cotizado por el concursante como pago por el servicio ofrecido a la SCT de acuerdo con el contrato PPS, calculado en términos de valor presente. Los concursantes deberán acompañar a su propuesta económica los siguientes elementos:

- El modelo financiero utilizado para determinar el precio ofrecido en función de los costos de diseño, financiamiento, modernización, operación, conservación y mantenimiento del proyecto, los compromisos con las fuentes de financiamiento, los riesgos transferidos y el rendimiento esperado del capital;
- Los supuestos utilizados para la elaboración del modelo;
- Los documentos con los que acredite que contará con el capital de riesgo y, en su caso, con el financiamiento necesario para desarrollar el proyecto; y
- Los términos y condiciones preliminares de los convenios que celebrará el concesionario para financiar el proyecto y garantizar su continuidad.

En la presentación de su propuesta los concursantes deberán considerar que:

- No contarán con anticipos de la SCT;
- Los pagos se realizarán por el servicio efectivamente prestado, en la medida en que la carretera modernizada inicie su operación en cada una de las secciones en que se divida el proyecto; y
- El Gobierno Federal no otorgará garantía alguna al concesionario ni a terceros respecto de las obligaciones financieras que pudieran asumir para el desarrollo del proyecto.

3.6.7 Presentación y evaluación de propuestas

La presentación y apertura de las propuestas se llevará a cabo en el lugar y fecha señalados en la convocatoria, en un

acto público en el que podrán estar presentes los representantes de los concursantes. El proceso de concurso constará de dos etapas, una primera de precalificación en la que los interesados acreditarán que cuentan con la experiencia y con la capacidad técnica, financiera y legal requeridas, y una segunda etapa de evaluación de las propuestas técnicas y económicas, después de la cual se emitirá el fallo del concurso. El contrato PPS se adjudicará al concursante cuya propuesta garantice las mejores condiciones para la SCT, conforme a los criterios establecidos en las bases del concurso.

3.6.8 Fallo del concurso

La SCT emitirá un dictamen en el que documentará las razones que funden y motiven la adjudicación del título de concesión al concursante ganador. El criterio que utilizará la SCT para seleccionarlo tomará en cuenta los siguientes aspectos:

- El cumplimiento de los requisitos legales, técnicos, económicos y financieros establecidos en las bases del concurso;
- La calidad y solvencia de la propuesta técnica;
- La congruencia entre la propuesta técnica y la propuesta económica; y
- El menor valor presente neto homologado del pago integrado periódico que solicite el concursante por la prestación del servicio de capacidad carretera durante todo el período de vigencia del título de concesión y del contrato PPS.

3.6.9 Otorgamiento de la concesión

El concursante ganador deberá constituir una sociedad de propósito específico de

nacionalidad mexicana para recibir el título de concesión. El concursante o los miembros del consorcio que hayan presentado la propuesta ganadora deberán ser propietarios de las acciones de esa empresa, en la misma proporción establecida en la propuesta. Una vez otorgado el título de concesión en los términos de la Ley de Caminos, cualquier modificación de la tenencia accionaria de esta empresa requerirá el consentimiento previo y por escrito de la SCT.

La SCT expedirá el título de concesión en el plazo establecido en las bases del concurso y su vigencia se iniciará a partir de la fecha de su expedición. El título de concesión establecerá como causa de revocación inmediata que el concesionario no celebre el contrato PPS en los términos del modelo proporcionado en las bases del concurso y, en su caso con las modificaciones autorizadas por la SCT y la SHCP, dentro del plazo previsto para ello.

3.6.10 Adjudicación del contrato de servicios de largo plazo

El contrato PPS se adjudicará en forma directa a la empresa titular de la concesión inmediatamente después de la expedición del título respectivo y tendrá la misma vigencia que la concesión. Si la empresa titular de la concesión no suscribe el contrato PPS en los términos y condiciones establecidos en las bases del concurso o, en su caso, con las modificaciones autorizadas por la SCT y la SHCP, la SCT:

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

curso, siempre y cuando se cumplan las condiciones previstas al respecto en las bases del concurso.

3.6.11 Marco legal aplicable

El marco legal aplicable al procedimiento de concurso para otorgar la concesión y adjudicar el contrato PPS lo constituyen la Ley de Caminos y la Ley de Adquisiciones, respectivamente.

3.7 Prestación del servicio

3.7.1 Servicio de capacidad carretera

El servicio que será prestado por el inversionista proveedor bajo el contrato PPS tendrá por objeto permitir que la SCT preste el servicio público en un tramo carretero federal libre de peaje que estará disponible para el tránsito vehicular, de acuerdo con los requerimientos de capacidad carretera establecidos.

Para proveer el servicio a la SCT, el inversionista proveedor deberá:

- Realizar las actividades necesarias para diseñar y modernizar la carretera existente a fin de que cumpla con los requerimientos de capacidad establecidos;
- Operar y mantener la carretera existente hasta que sea reemplazada por la carretera modernizada;
- Operar, mantener y conservar la carretera modernizada durante la vigencia de la concesión y del contrato PPS;
- Entregar a la SCT la carretera modernizada al término de la concesión de acuerdo con los requerimientos de capacidad aplicables a la reversión; y

- Obtener el financiamiento para llevar a cabo estas actividades.

El inversionista proveedor podrá celebrar los actos jurídicos necesarios para prestar el servicio, incluyendo la contratación de créditos y la subcontratación de actividades de diseño, modernización, operación, mantenimiento y conservación, entre otras, cuya suscripción requiere la previa autorización de la SCT y no lo libera de sus obligaciones y responsabilidades, ni implica cesión, novación o modificación alguna al contrato PPS.

3.7.2 Financiamiento

En relación con el financiamiento del proyecto, el inversionista proveedor:

- Será responsable de obtener el financiamiento necesario para prestar el servicio de capacidad carretera a la SCT. El Gobierno Federal no otorgará ninguna garantía ni asumirá obligación alguna que no esté expresamente establecida en las bases del concurso, el título de concesión y el contrato PPS;
- Podrá garantizar el cumplimiento de los compromisos financieros que adquiriera con el pago periódico y multianual que recibirá por la prestación del servicio de capacidad carretera;
- Deberá utilizar el modelo financiero contenido en su propuesta para llevar a cabo el proyecto carretero como PPS. La estructura financiera contenida en ese modelo sólo podrá ser modificada previa autorización de la SCT y siguiendo el procedimiento establecido para tal efecto en el contrato PPS. Los derechos de los bancos acreedores serán reconoci-

dos en un convenio específico, en los términos del contrato PPS y las leyes aplicables;

- Deberá hacer frente a la totalidad de las obligaciones derivadas del contrato PPS, incluyendo las del servicio de los créditos; y
- Podrá celebrar convenios o contratos para garantizar a los bancos acreedores el pago de los créditos correspondientes y para asegurar la continuidad del proyecto durante la vigencia de la concesión. En caso de que así lo solicite el inversionista proveedor, la SCT comparecerá a la suscripción de los convenios que, de acuerdo con la estructura financiera propuesta, deban celebrar la SCT, los bancos acreedores, el concesionario, los subcontratistas y las empresas filiales o matrices de éstos, con objeto de garantizar la continuidad del proyecto en caso de que alguno de los subcontratistas o el propio concesionario incumpla con sus obligaciones respecto al proyecto. En ese caso, la SCT asumirá la obligación de advertir a los bancos acreedores sobre la existencia de cualquier evento que pudiera poner en riesgo la continuidad del proyecto, a efecto de que los bancos acreedores puedan llevar a cabo acciones que eviten la terminación anticipada del contrato PPS, de conformidad con los convenios de financiamiento. La obligación de la SCT de advertir a los bancos acreedores no implica que la SCT u otra entidad o dependencia del Gobierno Federal asuma responsabilidad alguna por los adeudos o compromisos asumidos por el inversionista proveedor.

3.7.3 Etapa preliminar

Antes de iniciar la prestación del servicio de capacidad carretera, el inversionista proveedor:

- Deberá obtener los permisos y autorizaciones necesarios para llevar a cabo la modernización de la carretera existente, salvo los que le corresponda obtener a la SCT;
- Estará autorizado para conducir las investigaciones y los estudios técnicos necesarios para llevar a cabo las actividades que le permitan prestar el servicio de capacidad carretera; y
- Elaborará el proyecto ejecutivo para modernizar la carretera existente conforme a los requerimientos de capacidad y al programa de desarrollo de capacidad carretera, el cual contendrá los programas de modernización, de mantenimiento y de conservación de la carretera modernizada.

3.7.4 Fecha de inicio

Antes de iniciar la prestación del servicio de capacidad carretera, el inversionista proveedor deberá:

- Haber obtenido de la SCT el certificado de conclusión del proyecto ejecutivo, el cual se emitirá una vez que la autoridad no tenga objeción respecto del mismo;
- Haber alcanzado el cierre financiero; y
- Haber contratado los seguros requeridos y presentado la garantía de cumplimiento del título de concesión y la garantía de cumplimiento del contrato PPS, ambos con la autorización previa de la SCT.

El cumplimiento de las condiciones anteriores deberá ocurrir antes de la fecha establecida en el certificado emitido por la SCT para la entrega de la carretera existente al inversionista proveedor, conforme al programa de entrega establecido.

En caso de que el certificado de inicio no sea emitido dentro del plazo establecido por causas imputables al inversionista proveedor, la SCT dará por terminada la concesión y hará efectiva la garantía de sostenimiento de la propuesta. En este caso, en los términos de las bases del concurso, la SCT emitirá un nuevo título de concesión a favor del concursante que hubiera sido declarado en el segundo lugar.

La garantía de sostenimiento de la propuesta del concursante ganador y, en su caso, del concursante declarado en segundo lugar, serán canceladas una vez que la garantía de cumplimiento del título de concesión y la garantía de cumplimiento del contrato PPS hayan sido aceptadas por la SCT.

3.7.5 Garantías de cumplimiento

Para garantizar el cumplimiento de las obligaciones del inversionista proveedor el título de concesión lo obliga a entregar una fianza por un monto equivalente al presupuesto de sus costos por los subsecuentes dos años calendario correspondientes a la operación de la vía concesionada, estipulados respecto del programa de operación anual considerado en el modelo financiero. Esta fianza deberá estar vigente durante toda la vida de la concesión y podrá actualizarse mediante renovaciones anuales.

El contrato PPS a su vez señala que para garantizar sus obligaciones, el inversionista proveedor podrá otorgar cualquier tipo de garantía permitida por las leyes aplicables y autorizada previamente por la SCT. Esta garantía deberá sostenerse durante toda la vigencia del contrato PPS y se podrá renovar cada año por un monto equivalente al presupuesto de los costos de mantenimiento y conservación de la vía concesionada por los subsecuentes dos años calendario

del contrato, estipulados en el modelo financiero del inversionista proveedor.

3.7.6 Contraprestación a la SCT

El título de concesión establece que el inversionista proveedor deberá pagar cada año al gobierno federal una contraprestación en los términos de la Ley de Caminos. Esta prestación será equivalente a un porcentaje del pago integrado recibido, sin IVA, por concepto del servicio otorgado a la SCT bajo el contrato PPS.

3.7.7 Operación, conservación y mantenimiento de la carretera existente

Una vez que el inversionista proveedor concluya todas las actividades preliminares, presentará el aviso de operación y mantenimiento a la SCT, con lo cual ésta expedirá un certificado que le otorgará la responsabilidad de modernizar, operar, conservar y mantener la carretera existente conforme al proyecto ejecutivo, los requerimientos de capacidad y el programa de desarrollo de capacidad carretera que presentará a la SCT.

El proyecto ejecutivo considerará la operación de la carretera existente desde la fecha establecida en el certificado, toda vez que ello permitirá que el inversionista proveedor la modernice para reemplazarla con la carretera modernizada. Durante esta etapa, el inversionista proveedor deberá permitir el tránsito vehicular fluido y seguro para los usuarios.

3.8 Modernización de la carretera existente

A partir de la fecha establecida por la SCT, el inversionista proveedor deberá efectuar las actividades necesarias para la modernización de la carretera existente de acuerdo con el proyecto ejecutivo, los requerimientos de capacidad y el progra-

ma de desarrollo de capacidad carretera, para lo cual deberá presentar a la SCT el aviso de inicio de modernización de la carretera existente.

3.8.1 Proyecto ejecutivo

El inversionista proveedor deberá elaborar el proyecto ejecutivo de la carretera modernizada conforme a lo estipulado por el contrato PPS y cumplir con los requerimientos de capacidad carretera. Antes de la fecha límite establecida, el inversionista proveedor deberá presentar a la SCT el aviso de conclusión del proyecto ejecutivo. En caso de que la SCT no realice observaciones, emitirá el certificado de conclusión del proyecto ejecutivo, a partir de lo cual éste no podrá ser modificado más que a través del procedimiento de revisión que establece el contrato PPS, conforme a lo siguiente:

- Una modificación propuesta por el concesionario y objetada por la SCT no podrá realizarse;
- Una modificación propuesta por el inversionista proveedor que no sea objetada por la SCT podrá realizarse siempre y cuando el inversionista proveedor asuma los costos correspondientes. Además, no deberá generarse obligación alguna para que la SCT efectúe pagos no previstos en el contrato PPS y en todo momento deberá cumplirse con las disposiciones de la Ley de Adquisiciones;
- Una modificación propuesta por la SCT podrá ser objetada por el inversionista proveedor si demuestra que ésta afectaría negativamente la seguridad de la vía o el cumplimiento de sus obligaciones bajo el contrato PPS; y
- Una modificación propuesta por la SCT que no sea objetada por el inver-

sionista proveedor deberá realizarse sin que exista obligación alguna por parte de la SCT de realizar pagos no previstos en el contrato PPS.

3.8.2 Programa de desarrollo de capacidad carretera

El inversionista proveedor deberá modernizar la carretera existente de acuerdo al programa de desarrollo de capacidad carretera que incluirá la realización de las actividades necesarias con su calendario de ejecución, conforme al proyecto ejecutivo y a la propuesta presentados dentro del concurso.

3.8.3 Terminación sustancial

El inversionista proveedor notificará a la SCT la terminación de la modernización de una o varias secciones de la carretera que cumplan con los requerimientos de capacidad establecidos, lo que será validado por el representante designado de la SCT. La SCT emitirá un certificado de operación parcial, con el cual autorizará al inversionista proveedor a iniciar la prestación del servicio a la SCT en las secciones respectivas. El inversionista proveedor comenzará a recibir el pago integrado convenido en el contrato PPS una vez que haya proporcionado dicho servicio.

La modernización de las diferentes secciones de la carretera existente deberá concluirse en o antes de las fechas previstas en el programa de desarrollo de capacidad carretera, de acuerdo con lo dispuesto en el título de concesión y en el contrato PPS.

3.8.4 Terminación final

El inversionista proveedor presentará el aviso final de terminación a la SCT cuando la carretera modernizada haya que-

dado concluida en todas sus secciones y cumpla con los requerimientos de capacidad conforme al programa establecido, lo que será validado por el representante designado de la SCT. En este caso, la SCT emitirá el certificado final de operación a través del cual autorizará al inversionista proveedor a operar, conservar y mantener la carretera proyecto en su totalidad. En consecuencia, podrá prestar el servicio integral y, como consecuencia, recibir el pago integrado completo convenido en el contrato PPS.

3.9 Entrega de la carretera modernizada a la SCT al término de la concesión

Al término de la vigencia de la concesión y del contrato PPS, el inversionista proveedor realizará las acciones necesarias para entregar los bienes concesionados a la SCT de acuerdo con los términos, condiciones y metodología establecidos en el título de la concesión y en el contrato PPS. Los requerimientos de capacidad aplicables a la reversión determinan las características y especificaciones que deberá cumplir el inversionista proveedor para que la carretera modernizada revierta a la SCT. Estos requerimientos también se aplicarán cuando por una terminación anticipada de la concesión y del contrato PPS la carretera existente revierta a la SCT.

3.9.1 Reversión

El contrato PPS establece un procedimiento de tres inspecciones para preparar la reversión de la vía concesionada a la SCT:

La inspección inicial se efectúa cinco años antes de la conclusión de la vigencia de la concesión y del contrato PPS, la segunda inspección tres años antes y la tercera inspección con dos años de anticipación. Todas tienen como objetivo verificar

el estado físico de la vía, y, en caso de que sea necesario, realizar un programa de renovación, para que la infraestructura carretera concesionada revierta a la SCT en las condiciones establecidas por los requerimientos de capacidad aplicables a la reversión.

El diseño del programa de renovación deberá acompañarse de la constitución de una cuenta de retención en la que el inversionista proveedor deposite ciertas cantidades de dinero, determinadas de conformidad con las condiciones en que se encuentre la vía concesionada, las cuales se destinarán a cubrir las necesidades de inversión para que la vía cumpla con los requerimientos de capacidad aplicables a la reversión.

Si las inspecciones citadas determinan que la vía concesionada cumple con las condiciones establecidas por los requerimientos de capacidad aplicables a la reversión debido a que el inversionista proveedor ha llevado a cabo adecuadamente la conservación y el mantenimiento de la vía, no será necesario constituir la cuenta de reversión.

El procedimiento citado busca asegurar que la vía concesionada revierta a la SCT en las condiciones establecidas por los requerimientos de capacidad aplicables a la reversión, para que se encuentre en buenas condiciones de uso al momento en que sea recibida por la SCT, así como permitir que el inversionista proveedor no tenga forzosamente que constituir la cuenta de retención si durante los años anteriores a las inspecciones citadas ha llevado a cabo los programas de conservación y mantenimiento en forma adecuada y en consecuencia la carretera cumple con los requerimientos de capacidad aplicables a la reversión.

Una vez cumplidos los requisitos correspondientes, la SCT expedirá al inversionista proveedor el certificado de entrega reversión y cancelará las garantías de cumplimiento de la concesión y del contrato PPS.

3.10 Terminación anticipada

La terminación de la concesión necesariamente implica la terminación del contrato PPS, en virtud de que los derechos exclusivos sobre el contrato se originan de la concesión. En cambio, la terminación anticipada del contrato PPS no necesariamente implica la terminación de la concesión.

De darse la terminación anticipada del contrato PPS, los derechos exclusivos de la concesión existente se mantendrán vigentes para dar lugar a una nueva adjudicación de un contrato PPS, siempre y cuando los derechos de la concesión hayan sido cedidos a un tercero con la autorización de la SCT, en los términos permitidos por la Ley de Caminos. Dicha cesión requiere que prevalezcan las condiciones y términos de las bases del concurso, así como lo establecido en el título de concesión y en el contrato PPS originales.

Esta posibilidad legal otorga una mayor flexibilidad a los proyectos carreteros realizados bajo el esquema PPS, asegura su continuidad y el cumplimiento de sus objetivos.

3.11 Aspectos generales

3.11.1 Seguros

El inversionista proveedor, antes de recibir la carretera existente, deberá encargar a una empresa de reconocida solvencia y experiencia un estudio de riesgos del proyecto, con objeto de determinar los riesgos

y las coberturas de las pólizas de seguro que se señalan en el título de concesión y en el contrato PPS. El inversionista proveedor deberá actualizar ese estudio periódicamente, según lo requieran la SCT o las condiciones que determinen las “Buenas Prácticas de la Industria”, entendidas como el uso de estándares, prácticas, métodos y procedimientos compatibles con las leyes aplicables, llevadas a cabo con el grado de habilidad, cuidado, diligencia, prudencia y previsión que pudiera esperarse de una persona experimentada dedicada a actividades similares bajo las mismas o parecidas circunstancias.

Con objeto de cubrir los riesgos inherentes a la prestación del servicio de capacidad carretera, el inversionista proveedor se obligará a contratar, antes de recibir la carretera existente, las pólizas de seguros que a continuación se señalan de manera enunciativa más no limitativa:

- Seguro de daños materiales;
- Seguro de responsabilidad civil;
- Seguro contra todo riesgo en operación, incluyendo interrupción de negocio; y
- Caso fortuito o fuerza mayor.

Estas pólizas deberán mantenerse vigentes durante todo el plazo de concesión y del contrato PPS, con los alcances y los límites mínimos de responsabilidad contratada determinados en el estudio de riesgo del proyecto referido, en los términos y condiciones del título de concesión y del contrato PPS.

3.11.2 Caso fortuito o fuerza mayor

Se considerará caso fortuito o fuerza mayor cualquier evento, acto o circunstancia que:

- Imposibilite a la parte afectada el cumplimiento de sus obligaciones;
- Esté fuera del control de la parte afectada;
- No sea producto de un incumplimiento o negligencia de la parte afectada; y
- No pueda ser evitado mediante la realización de actos al alcance de la parte afectada, incluyendo el gasto de sumas razonables de dinero.

Bajo ninguna circunstancia se entenderá que la existencia de problemas económicos de alguna de las partes constituya un evento de fuerza mayor.

El riesgo de que un evento de caso fortuito o fuerza mayor impida la prestación del servicio de capacidad carretera deberá ser asumido mayoritariamente por el inversionista proveedor, quien estará obligado a contratar, a su cargo y bajo su exclusiva responsabilidad, los seguros necesarios para cubrir los eventos de caso fortuito o fuerza mayor que constituyan riesgos asegurables.

Los costos de subsanación del evento de caso fortuito o fuerza mayor serán primeramente cubiertos por los seguros contratados por el inversionista proveedor. En caso de que la cobertura del seguro resulte insuficiente, la SCT pagará hasta una cantidad equivalente a la indemnización recibida de la compañía de seguros; de ser necesario, el inversionista proveedor aportará la suma faltante para completar los costos de subsanar el evento de que se trate.

3.11.3 Puntos de penalización

Dentro del contrato PPS, y a fin de medir cuantitativamente el desempeño técnico y

operativo del inversionista proveedor, se ha incorporado un esquema de puntos denominado "Régimen de Puntos de Penalización", como parte del cual se han incluido aquellas actividades que, de no realizarse en tiempo y forma, causan puntos de penalización, que son la unidad de medida atribuible al incumplimiento de las obligaciones del inversionista proveedor bajo el contrato PPS que la SCT atribuye por cada evento en un período determinado.

Si el inversionista proveedor incumple cualquier actividad considerada dentro del Régimen de Puntos de Penalización, la SCT le asignará el número de puntos especificado y le otorgará un plazo razonable para subsanar el incumplimiento. De no hacerlo así, la SCT podrá efectuar una deducción al pago integrado de conformidad con el mecanismo de pago que se describe más adelante.

La SCT fijará un límite máximo de puntos de penalización en el contrato PPS. Si el inversionista proveedor alcanza o rebasa ese límite, la SCT emitirá una notificación de advertencia al inversionista proveedor y a sus bancos acreedores, de acuerdo con lo establecido en el convenio celebrado al efecto, en el que hará patente el desempeño deficiente del inversionista proveedor y la posibilidad de que se materialice una causa de terminación anticipada del contrato PPS.

Con la notificación de advertencia referida se incrementará también el nivel de supervisión de la SCT al inversionista proveedor, con objeto de evitar un mayor deterioro del proyecto.

El Régimen de Puntos de Penalización considera dos causas de terminación anticipada del contrato PPS:

- La acumulación de una cantidad de puntos de penalización superior al límite fijado; y
- La acumulación de cierto número de notificaciones de advertencia en un período determinado.

El inversionista proveedor puede disminuir los puntos de penalización acumulados, ya que para fines de notificaciones y terminación, sólo se consideran los puntos que no tengan una antigüedad mayor a la definida por SCT en el contrato PPS.

3.11.4 Procedimiento de solución de controversias

Para resolver las controversias que surjan entre la SCT y el inversionista proveedor en relación con la interpretación y el cumplimiento del contrato PPS, éste prevé un procedimiento para solución de controversias, de acuerdo con el cual se crea un comité de coordinación operativa integrado por dos representantes de la SCT y dos representantes del inversionista proveedor.

Este comité actuará, en la medida de lo posible, como un medio a través del cual se negocien y resuelvan los problemas técnicos, operativos, económicos y de interpretación del contrato PPS que surjan entre las partes. Asimismo, el comité emitirá resoluciones con carácter de recomendación para coordinar a la SCT y al inversionista proveedor en relación con los trabajos que deba desempeñar cada una de las partes para permitir la prestación del servicio, así como para avenir las diferencias o discrepancias que surjan.

Las resoluciones podrán ser aceptadas o rechazadas por las partes. Si no se logra un acuerdo satisfactorio, las partes constituirán un comité para solución de controversias, que iniciará el procedi-

miento para solución de controversias y que concluirá con una resolución escrita debidamente motivada, por mayoría de votos. En caso de empate, el comité deberá designar un perito para que se pronuncie respecto del proyecto de resolución del comité.

En virtud de que las resoluciones del comité para la solución de controversias no son vinculatorias para las partes, si no se llega a un acuerdo satisfactorio el inversionista proveedor podrá recurrir al procedimiento de conciliación ante la SFP, previsto en la Ley de Adquisiciones.

El contrato PPS también prevé la posibilidad de que las controversias puedan ser presentadas y resueltas por los tribunales federales del país. En caso de que se modifiquen las condiciones técnicas, económicas y operativas en que fue adjudicado el contrato PPS, o si durante su vigencia surgen situaciones ajenas a las partes, el inversionista proveedor podrá solicitar su modificación a la SCT, mediante el procedimiento de revisión establecido en el propio contrato. Estas modificaciones procurarán afectar el contrato PPS en la menor medida posible y cuidarán no alterar sustancialmente los términos originales pactados, tales como los plazos contratados o los montos del pago integrado.

3.11.5 Mecanismo de pago

La SCT pagará de manera periódica al inversionista proveedor por el servicio efectivamente recibido, siguiendo el mecanismo de pago incluido como parte del contrato PPS.

El mecanismo de pago considera las dos principales etapas del proyecto:

- La modernización de la carretera existente; y

- El periodo de operación, mantenimiento y conservación de la carretera modernizada.

Durante el periodo de modernización, los pagos se iniciarán una vez que el inversionista proveedor haya obtenido el primer certificado de operación parcial de acuerdo con el contrato PPS; el monto a pagar será proporcional a las secciones en las que la carretera haya quedado modernizada y se cumplan los requerimientos de capacidad establecidos.

Durante la etapa de modernización, el pago al inversionista proveedor se basa exclusivamente en la disponibilidad de las diferentes secciones cuya modernización haya concluido; el monto a pagar será una porción a determinar del componente de disponibilidad del pago integrado.

En la etapa de operación, mantenimiento y conservación de la carretera modernizada, el pago integrado se determina con base en la disponibilidad de la vía y en el número de vehículos que la utilicen. Una sección de la carretera modernizada se considera “disponible” cuando se encuentra libre de obstrucciones y cumple con los requerimientos de capacidad establecidos.

El componente de “disponibilidad” del pago integrado es el propuesto por el concursante ganador en su propuesta y se actualiza año con año para reconocer los efectos de la inflación. El componente de “uso” del pago integrado está acotado a un número máximo de vehículos que utilizan la carretera modernizada, es decir, no es ilimitado. Este número máximo de vehículos sujetos a pago por uso será el propuesto por el concursante ganador en su propuesta.

El pago por uso está sujeto a que el inversionista proveedor cumpla con los

requisitos mínimos de desempeño y con los requerimientos de capacidad establecidos. La tarifa que pagará la SCT por vehículo que utilice la carretera modernizada es única, ya que no distingue el tipo, longitud o peso del vehículo. Esta tarifa también se actualiza por inflación conforme al procedimiento descrito en el mecanismo de pagos del contrato PPS.

Si el inversionista proveedor no suministra el servicio conforme a los requerimientos de capacidad o no satisface los requisitos mínimos de desempeño, el monto del pago integrado total se reducirá deduciendo la parte proporcional del servicio no recibido. Esta deducción no es una penalización, ya que la SCT no pagará por servicios que no reciba conforme a lo solicitado al inversionista proveedor en el contrato PPS.

Para calcular las deducciones por la falta de suministro del servicio a la SCT se tomará en cuenta lo siguiente:

- Hora del día en que la carretera no estuvo disponible para su uso;
- Duración de la indisponibilidad;
- Naturaleza y magnitud de la indisponibilidad; e
- Importancia de la sección carretera proyecto respecto del total de la carretera.

3.11.6 Representante designado de la SCT

La SCT designará un representante para actuar en su nombre y representación frente al inversionista proveedor en los términos del contrato PPS, en aquellas atribuciones no reservadas expresamente para la SCT. La función principal del representante designado de la SCT con-

sistirá en monitorear el proyecto desde la fecha de entrega de la carretera existente hasta la de su reversión, a fin de asegurar el cumplimiento de las obligaciones del inversionista proveedor en el citado contrato PPS.

3.11.7 Previsión presupuestaria del pago integrado

Los contratos PPS serán contratos multi-
anuales. El Gobierno Federal les dará prioridad en la integración de sus presupuestos anuales de egresos, lo que implica que deberá prever los montos correspondientes al pago integrado por la prestación del servicio en los términos establecidos en el artículo 24 de la Ley de Adquisiciones y en los artículos 32, 41 y 50 de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria.

3.12 Realizaciones

En el programa de Proyectos de Prestación de Servicios la Secretaría de Comunicaciones y Transportes ha concluido la licitación de dos proyectos, que son los de la modernización de la carretera federal Irapuato-La Piedad, incluyendo su mantenimiento y operación por 20 años, y la modernización de la carretera Querétaro-Irapuato.

El primero de ellos fue el primer Proyecto de Prestación de Servicios instrumentado en México y de él se obtuvieron experiencias y elementos valiosos que después se han utilizado en proyectos PPS en los sectores de la educación y la salud.

Además de estos dos proyectos, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes tiene cuatro proyectos en licitación y dos más en preparación para iniciar sus licitaciones en 2006 o 2007.

La Secretaría también trabaja en la integración de una cartera de proyectos susceptibles de desarrollarse como Proyec-

to de Prestación de Servicios en años subsecuentes.

Al igual que en el caso de las concesiones, a continuación se presentan fichas con información técnica sobre proyectos considerados en este programa.

PROYECTOS DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS

INVERSIÓN PRIVADA			
PROYECTO	LONGITUD (km)	MODERNI- ZACIÓN (mdp)	CONSER- VACIÓN (mdp)
ADJUDICADOS			
• Irapuato-La Piedad	75.0	631	1,140
• Querétaro-Irapuato	93.0	1,511	1,275
EN LICITACIÓN			
• Nuevo Necaxa-Tihuatlán	85.0	6,307	6,042
• Tapachula-Talismán con Ramal a Ciudad Hidalgo	45.1	773	1,523
• Nueva Italia-Apatzingán	31.7	516	1,266
• Río Verde-Ciudad Valles	112.0	3,400	685
EN PREPARACIÓN			
• Mitla-Entronque Tehuantepec	163.0	4,000	1,286
• Zacatecas-Salttillo	213.0	1,200	4,250
SUBTOTAL	817.8	18,338	17,467
EN CARTERA			
• Apizaco-Calpulalpan	51.0	1,200	870
• Macuspana-Límite de Estados Campeche/Quintana Roo	434.0	1,420	1,563
• Arriaga-La Ventosa	137.0	900	1,171
• Salina Cruz-Huatulco	146.0	2,200	2,923
• Acayucan-La Ventosa	170.0	2,000	2,856
SUBTOTAL	938.0	7,720	9,383
TOTAL	1,755.8	26,058	26,850