



UNIVERSIDAD NACIONAL
AUTONOMA DE MEXICO

FACULTAD DE CONTADURIA Y ADMINISTRACION
DIVISION DE ESTUDIOS DE POSGRADO

ESTUDIOS FINANCIEROS ACERCA DE LA PARTICIPACION
DE LA INICIATIVA PRIVADA EN LA INVERSION PARA LA
CONSTRUCCION DE CARRETERAS EN EL PAIS.
(CONSIDERACIONES INGENIERILES Y FINANCIERAS)

TESIS CON
FALLA LE ORGEN

T E S I S
QUE PARA OBTENER EL GRADO DE:
Maestro en Administración de Empresas
(Organizaciones)

P R E S E N T A
ERNESTO JAVIER GOMEZ LOPEZ

Ciudad Universitaria

Abril de 1991





Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas Tesis Digitales Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS © PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis está protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

INDICE CAPITULAR

PREFACIO

INTRODUCCION

CAPITULO 1. SITUACION ECONOMICA Y FINANCIERA DEL PAIS Y SUS EFECTOS EN LA INFRAESTRUCTURA CARRETERA.

- 1.1 SEMBLANZA SOBRE LA SITUACION ECONOMICA DEL PAIS. HECHOS FINANCIEROS IMPORTANTES. PAG. 1
- 1.2 ENTRADA AL GATT DE MEXICO Y AL ACUERDO DE LIBRE COMERCIO. ... PAG.16
- 1.3 SITUACION DE LA INFRAESTRUCTURA CARRETERA, PLAN NACIONAL DE DESARROLLO Y EL PROGRAMA NACIONAL DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES.PAG.22
- 1.4 MARCO LEGAL DE LAS CONCESIONES..... PAG.34

CAPITULO 2. SITUACION EN LA ULTIMA DECADA DE LA EMPRESAS CONSTRUCTORAS.

- 2.1 SITUACION ECONOMICA DE LAS EMPRESAS CONSTRUCTORAS DEDICADAS A LA CONSTRUCCION DE CARRETERAS EN LOS AÑOS '80S.. PAG.48
- 2.2 TIPO DE INVERSIONES QUE REQUIERE HACER UNA CONSTRUCTORA PARA HACER UNA CARRETERA. PAG.56
- 2.3 OFERTA DE CONSTRUCTORES; REQUERIMIENTOS DE OBRA MINIMA PARA LA OBTENCION DEL PUNTO DE EQUILIBRIO. PAG.59

CAPITULO 3. MARCO DE PARTICIPACION DE LA INVERSION PRIVADA Y PARTICIPACION PUBLICA, SEGUN EL NUEVO ESQUEMA DE OBRA CARRETERA CONCESIONADA.

- 3.1 DEFINICIONES. PAG.63
- 3.2 EJEMPLO REAL DE UN CONTRATO DE OBRA PUBLICA Y UN CONTRATO DE OBRA CONCESIONADA. PAG.65
- 3.3 ANALISIS COMPARATIVO Y CONCLUSIONES. PAG.69

CAPITULO 4. VARIABLES ECONOMICO - FINANCIERAS CLAVES PARA EL ANALISIS FINANCIERO DE LA INVERSION PRIVADA EN CARRETERAS CONCESIONADAS.

- 4.1 IDENTIFICACION DE LAS VARIABLES CLAVE..... PAG.77
 - AFORO Y COMPOSICION VEHICULAR
 - TARIFA
 - COSTOS DE CONSTRUCCION Y GASTOS.
 - APALANCAMIENTO Y TASAS DE INTERES.
- 4.2 PLANTEAMIENTO DE UNA CORRIDA FINANCIERA EN UNA HOJA DE CALCULO DE COMPUTADORA;PAQUETE:LOTUS.....PAG.83
 - ESTADO DE RESULTADOS.
 - IMPUESTOS
 - FINANCIAMIENTO
 - FLUJO ENTRADAS Y SALIDAS.
 - EMISION DE CREDITO Y FLUJO DEL ACCIONISTA.
 - METODO DE EVALUACION: V.P.N. Y T.I.R.

CAPITULO 5. PLANTEAMIENTO DE UNA CORRIDA FINANCIERA EN UN PROYECTO REAL: CARRETERA CUERNAVACA - ACAPULCO.

- 5.1 INTRODUCCION.- HISTORIA DE LA ASIGNACION DE LA CONCESION. PAG.105
- 5.2 ESQUEMA DE LA CONCESION. PAG.106
- 5.3 APALANCAMIENTO Y EL SOCIO FINANCIERO. PAG.109
- 5.4 EVALUACION DE LA HOJA. PAG.109

CAPITULO 6. EJERCICIOS FINANCIEROS SOBRE LA INVERSION (SENSIBILIDADES).

- 6.1 ANALISIS DE SENSIBILIDAD, EJERCICIOS SENSIBILIZANDO LA VARIABLES CLAVE (SE ANEXAN GRAFICAS Y CUADROS.)..... PAG.110

CAPITULO 7. EVALUACION DE LAS CARACTERISTICAS DE ESTE NUEVO ESQUEMA DESDE VARIOS PUNTOS DE VISTA. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES. PAG.122

ANEXOS. DOCUMENTOS DE UN CONCURSO DE OBRA PUBLICA, Y DE OBRA CONCESIONADA.

BIBLIOGRAFIA BASICA

PREFACIO

ESBOZO DE LA METODOLOGIA A SEGUIR EN LA INVESTIGACION Y

DESARROLLO DE LA TESIS.

EXISTEN MUCHOS LIBROS DE FINANZAS, DE MUCHOS AUTORES; LA PRESENTE TESIS SE ALEJA DEL ORTODOXO MANEJO DE LAS FINANZAS AL DARLES UN PORQUE. GRAN PARTE DE LA TESIS LA DEDICO AL ANALISIS DE UNA PROBLEMÁTICA, LA DE MEXICO, Y DE PLANTEAR UNA SOLUCION, LA QUE CONSIDERO OPORTUNA Y ADECUADA.

LA SECUENCIA CAPITULAR A SEGUIR, SEGUN LA METODOLOGIA DEL PROCEDIMIENTO CIENTIFICO, PODRIA SER COMO SIGUE:

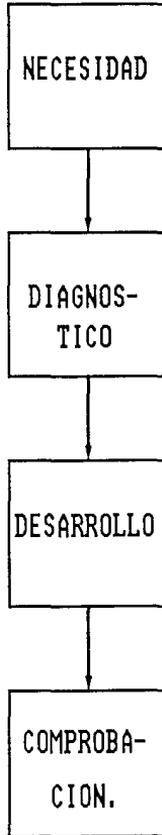
1.- EL MODELO DE TEORIA DEL CONOCIMIENTO SE ORIENTO BAJO EL METODO CIENTIFICO.

2.- PARA LA TOMA DE DECISIONES EN CUANTO AL ANALISIS FINANCIERO SE TOMO EL METODO DE LA TASA INTERNA DE RETORNO, O BIEN EL VALOR PRESENTE NETO, QUE SEGUN SE COMPRUEBA EN LA TESIS NOS AYUDA EN CUALQUIER TIPO DE INVERSION: PUBLICA, PRIVADA Y EN CUALQUIER ANALISIS EN DONDE SE TENGA LA INCERTIDUMBRE DE ELEGIR UN PROYECTO.

3.- LA METODOLOGIA DE LA TESIS SE MUESTRA EN LA GRAFICA DE LA PAGINA SIGUIENTE Y SE EXPLICA ASI:

EN LOS CAPITULOS 1 Y 2 SE PLANTEA LA NECESIDAD DE INVERTIR PARA GENERAR LA INFRAESTRUCTURA DEL PAIS, SIN EMBARGO, SE ANALIZA LA REALIDAD Y SE TOMA CONCIENCIA DE QUE NO ES POSIBLE CONTINUAR CON EL ESQUEMA TRADICIONAL, EN PALABRAS DE EL PRESIDENTE CARLOS SALINAS: "AUNQUE EL GOBIERNO PUDIERA INVERTIR 100,000 MILLONES DE PESOS (MDP) AL AÑO, TARDARIA 17 AÑOS EN QUE LA CARRETERA CUERNAVACA - ACAPULCO PUDIERA TERMINARSE". POR LO QUE LA PARTICIPACION DEL ESTADO EN ESTE TIPO DE INVERSIONES ES PROHIBITIVA. SIN EMBARGO, EXISTE UN PLAN NACIONAL DE DESARROLLO EN DONDE SE PLANTEA UNA NECESIDAD: LA DE CONSTRUIR CARRETERAS.

METODOLOGIA DE LA TESIS



A PARTIR DEL DIAGNOSTICO, SE PLANTEA COMO SOLUCION EL ESQUEMA DE INVERSION PRIVADA; EN LOS CAPITULOS 3 Y 4 SE ANALIZA ESTA SOLUCION MEDIANTE LA PRESENTACION Y COMPARACION DE AMBOS ESQUEMAS, EL DE OBRA PUBLICA CON FONDOS FEDERALES Y EL ESQUEMA DONDE INTERVIENE LA PARTICIPACION FINANCIERA Y TECNICA DE LA INICIATIVA PRIVADA.

LOS RAZONAMIENTOS CULMINAN FINALMENTE, EN LOS CAPITULOS 5,6 Y 7 CON UN ANALISIS FINANCIERO DONDE LAS VARIABLES CLAVE SON SENSIBILIZADAS, DE TAL MANERA QUE LOGRE LA CONCESION CON EL TIEMPO ADECUADO PARA QUE LOS INVERSIONISTAS RECUPEREN SU APORTACION CON SUS RESPECTIVAS UTILIDADES.

LA BIBLIOGRAFIA, COMO SE PUEDE OBSERVAR, ESTA CONSTITUIDA EN GRAN PARTE POR REVISTAS, COMO LA QUE EDITA EL GRUPO ICA, LA DEL COLEGIO DE INGENIEROS CIVILES Y LA DE LA CAMARA DE LA INDUSTRIA DE LA CONSTRUCCION, ESTO SE EXPLICA PORQUE ESTE TEMA ES SUMAMENTE ACTUAL; ESTE ESQUEMA DE CARRETERAS CONCESIONADAS, TIENE APENAS UNOS CUANTOS MESES DE QUE LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES (SCT) LANZO POR PRIMERA OCASION, UNA CONVOCATORIA CONTEMPLANDO ESTE ESQUEMA.

ADICIONALMENTE Y SOBRE TODO EN EL CAPITULO 1.2, SE TOMARON IDEAS DE LO EXPRESADO EN MULTIPLES OCASIONES POR EJECUTIVOS INDUSTRIALES DE MUY ALTO NIVEL COMO EL ING. GILBERTO BORJA NAVARRETE DEL GRUPO ICA.

INTRODUCCION

EN MEXICO, TRADICIONALMENTE, LA ADMINISTRACION PUBLICA ES LA UNICA QUE DECIDE Y ASIGNA EL PRESUPUESTO PARA LEVANTAR LA INFRAESTRUCTURA DEL PAIS.

SI LOS RECURSOS EXISTEN, LOS ASIGNA SEGUN LAS FUERZAS DE PODER O DE PRESION QUE ESTEN EN JUEGO EN ESE MOMENTO, DE MANERA QUE NO SIEMPRE LLEGAN A DONDE DEBERIAN, PARA EFECTOS DE SU MAXIMIZACION EN CUANTO A SU RENTABILIDAD QUE NO NECESARIAMENTE DEBE SER ECONOMICA.

EN LOS ULTIMOS AÑOS EN PARTICULAR, MEXICO HA SIDO BLANCO DE NUMEROSAS CIRCUNSTANCIAS QUE HAN IMPACTADO EN UNA POBREZA GENERALIZADA, EXCEPTO PARA ALGUNOS POCOS. EVIDENTEMENTE, EL LEVANTAMIENTO DE ESTA INFRAESTRUCTURA NO SOLO SE HA DETENIDO, SINO QUE EN RELACION A OTROS PAISES SOBRE TODO EUROPEOS Y LA UNION AMERICANA SE HA RETRASADO EN FORMA IMPORTANTE.

LA RED DE CARRETERAS DE CUOTA HA PERMANECIDO PRACTICAMENTE ESTATICA DESDE 1973, NO OBSTANTE QUE LOS VOLUMENES DE TRANSITO HAN CRECIDO CONSTANTEMENTE A TASAS ANUALES PROMEDIO QUE OSCILAN ENTRE EL 4 Y 6% ANUAL.¹

SIN EMBARGO, LA INVERSION EN INFRAESTRUCTURA CARRETERA HA DECLINADO EN TERMINOS REALES Y LA MENOR DISPONIBILIDAD DE RECURSOS HA RETRASADO EL PROGRAMA DE CONSTRUCCION, CONSERVACION Y AMPLIACION DE LA RED TRONCAL ALIMENTADORA Y DE CAMINOS RURALES.

EN ESTA TESIS, EL PROBLEMA QUE PLANTEO, ES EL DE LOGRAR EL LEVANTAMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA DEL PAIS, EN ESPECIAL LA INFRAESTRUCTURA CARRETERA.

EL OBJETIVO ES MOSTRAR QUE ES POSIBLE FINANCIAR Y CONSTRUIR, CON INVERSION PRIVADA, LAS CARRETERAS, A FIN DE OBTENER UNA MEJOR INFRAESTRUCTURA CARRETERA SIN DISTRAER RECURSOS PUBLICOS; ES DECIR, CARRETERAS CON ALTAS ESPECIFICACIONES DE

¹ DATOS OBTENIDOS DEL PLAN NACIONAL DE CARRETERAS DE CUOTA DE LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES (SCT)

CONSTRUCCION Y DE SEGURIDAD; FINANCIADAS, CONSTRUIDAS, CONSERVADAS Y OPERADAS POR LA INICIATIVA PRIVADA, MEDIANTE UN ESQUEMA DE OBRA CONCESIONADA, BUSCANDO QUE RECURSOS DISTINTOS A LOS PUBLICOS SEAN ENCAUZADOS PARA OBRAS DE INFRAESTRUCTURA EN EL PAIS.

PARA DAR VALIDEZ, SE ANALIZA ESTE NUEVO ESQUEMA DE OBRA CONCESIONADA, ASIMISMO SE COMPARA CON EL CONTRATO TRADICIONAL DE OBRA PUBLICA, SE REALIZAN ANALISIS CON UNA COMPUTADORA MEDIANTE UNA HOJA DE CALCULO, QUE NOS INDICA EL TIEMPO DE CONCESION QUE SE DEBE SOLICITAR A LA SECRETARIA PARA QUE ALCANCEMOS A RECUPERAR NUESTRA INVERSION Y OBTENER EL RENDIMIENTO SOBRE LA INVERSION DESEADA. TODO LO ANTERIOR EN UN AMBIENTE DE CONCURSO. PARA COMPROBACION SE ANALIZA UN CONCURSO DE OBRA CONCESIONADA REAL.

CONSIDERO QUE EL OBJETIVO PLANTEADO ES ALCANZADO, PERO MAS AUN, EL ESQUEMA DE OBRA CONCESIONADA SE PODRIA GENERALIZAR A OTROS AMBITOS, COMO EL CAMPO Y LOS FERROCARRILES, POR EJEMPLO, SECTORES QUE EN LO PERSONAL ME INVITAN A REFLEXIONAR; EVIDENTEMENTE QUE TENDRIA QUE PLANTEARSE DESDE EL MAS ALTO NIVEL LO CUAL ESQUEMATIZO MAS ADELANTE.

LAS HIPOTESIS QUE SE MANEJARAN EN ESTA TESIS SON:

- 1.- LA PARTICIPACION DE LA INVERSION PRIVADA (EN INFRAESTRUCTURA) PERMITE UNA TASA INTERNA DE RETORNO INTERESANTE PARA EL INVERSIONISTA.
- 2.- LA RECESSION DE LAS EMPRESAS CONSTRUCTORAS, POR LA FALTA DE CONTRATOS, SE ELIMINA, CON LA PARTICIPACION DE DICHAS EMPRESAS EN LA INFRAESTRUCTURA CARRETERA POR OBRA CONCESIONADA.
- 3.- ES POSIBLE IDENTIFICAR LAS VARIABLES CLAVE FINANCIERAS DE LA INVERSION PRIVADA EN LA PARTICIPACION DE LA INFRAESTRUCTURA EN MEXICO.
- 4.- ES POSIBLE PLANTEAR UN ESQUEMA DE CONCESIONAMIENTO DE CARRETERAS MAS EFICIENTE QUE EL ACTUAL.
- 5.- ES POSIBLE SUGERIR IDEAS PARA EL DESARROLLO DE LA INVERSION PRIVADA EN LA INFRAESTRUCTURA DEL PAIS PARA LOGRAR EL DESARROLLO NACIONAL.

CAPITULO 1

SITUACION ECONOMICA DEL PAIS Y SUS EFECTOS EN LA INFRAESTRUCTURA CARRETERA.

1.1 SEMBLANZA SOBRE LA SITUACION ECONOMICA DEL PAIS.

A MENOS DE 10 AÑOS DEL FIN DE SIGLO, MEXICO SE HA PLANTEADO LA MODERNIZACION INTEGRAL DE SUS ESTRUCTURAS EN UN ESFUERZO CONCERTADO QUE INVOLUCRA A TODOS LOS SECTORES DE LA SOCIEDAD CON DOS PROPOSITOS FUNDAMENTALES: SATISFACER LAS NECESIDADES BASICAS DE LAS CLASES MAS NECESITADAS Y CONSOLIDAR LA INFRAESTRUCTURA FISICA PARA LA PRODUCCION Y EL DESARROLLO INTEGRAL DEL PAIS QUE FORTALEZCA LA RECUPERACION ECONOMICA Y NOS PERMITA, COMO PAIS, EL ACCESO A MEJORES NIVELES DE BIENESTAR.

DADOS LOS COMPROMISOS CONTRAIDOS POR EL GOBIERNO MEXICANO EN RELACION CON SU ADEUDO EXTERNO E INTERNO, ASI COMO SU PROGRAMA DE EROGACIONES DEL GASTO PUBLICO, ESTE HA DEJADO DE INVERTIR EN INFRAESTRUCTURA PARA SUFRAGAR SUS GASTOS MAS INMEDIATOS O URGENTES. ESTA FALTA DE INVERSION A LARGO PLAZO ES DE DEPLORABLES CONSECUENCIAS.

ADICIONALMENTE, AL NO INVERTIR, NO SE CREAN FUENTES DE TRABAJO Y ESTO ES MUY EVIDENTE EN LOS ULTIMOS AÑOS; EL SECTOR DE LA CONSTRUCCION HA LLEGADO A LOS NIVELES DE DESOCUPACION MAS ALTOS EN SU HISTORIA.

EL DESARROLLO DEL SECTOR CONSTRUCCION ES Y HA SIDO INDICATIVO DE LA SITUACION ECONOMICA QUE PREVALECE EN EL PAIS, YA QUE SE LE CONSIDERA INCLUSIVE, COMO UN VERDADERO TERMOMETRO.

EN ESPECIAL, EN LA ULTIMA DECADEA, ESTE PARAMETRO HA RETROCEDIDO HASTA EN UN 60% APROXIMADAMENTE, LO QUE NOS HABLA DE ESTA FALTA DE INVERSION DEL SECTOR PUBLICO Y SUS CONSECUENCIAS, QUE SON: EL CIERRE DE EMPRESAS CONSTRUCTORAS Y EL DESEMPLEO GENERALIZADO EN EL RAMO.

EL PLANTEAMIENTO ANTERIOR NOS LLEVA A DAR SOLUCIONES A CORTO Y MEDIANO PLAZO. DE CARA HA ESTA SITUACION, LA PRESENTE ADMINISTRACION HA DADO LOS SIGUIENTES PASOS CONTEMPLADOS YA EN EL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO 1988-1994², CON DOS PROPOSITOS FUNDAMENTALES:

1.- CONTROLAR Y DISMINUIR LA INFLACION.

2.- RECUPERAR EL CRECIMIENTO DE LA ECONOMIA A UNA TASA SUPERIOR A LA DE LA POBLACION. (2.2%).

VER GRAFICAS DE LA METAS DEL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO Y EL CONTROL DE LA INFLACION (GRAFICA 1.1 Y GRAFICA 1.2)

LAS ESTRATEGIAS A SEGUIR PARA LA CONSECUION DE DICHO PROPOSITOS SON:

1.1.1. SANEAMIENTO DE LAS FINANZAS PUBLICAS.

SE PRETENDE ESTE OBJETIVO MEDIANTE:

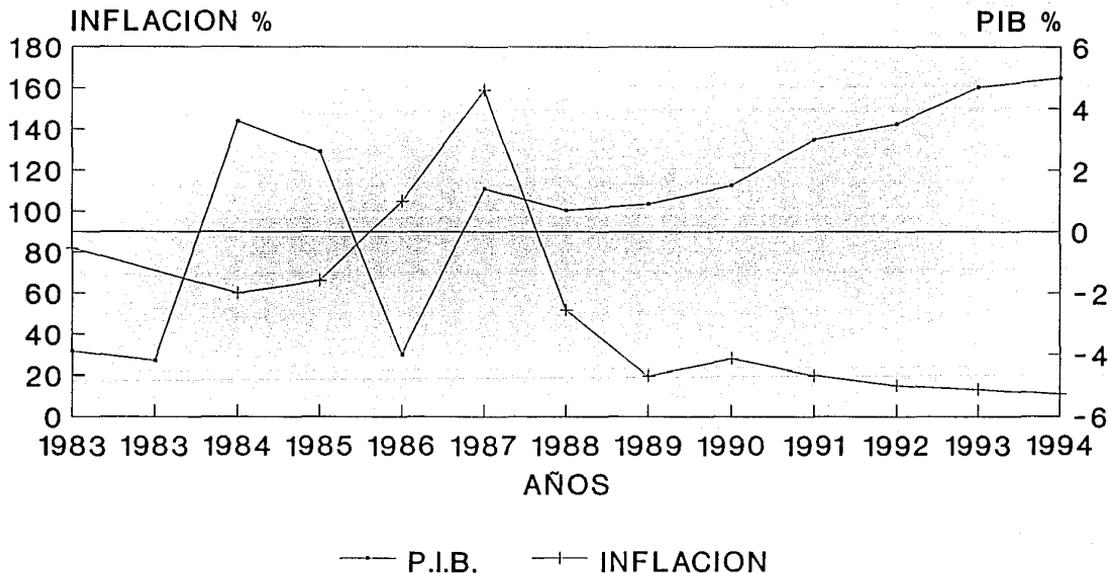
- LA DESINCORPORACION DE EMPRESAS.
- LA DISCIPLINA EN EL GASTO PUBLICO,
- Y EL ESTABLECIMIENTO DE LA REFORMA FISCAL.

LA DESINCORPORACION DE EMPRESAS.

ESTE ES UN PROCESO DE ELIMINACION DE EMPRESAS PARAESTATALES NO PRIORITARIAS. EN ESTE SENTIDO ESTA ADMINISTRACION LO HA ESTADO HACIENDO. HA VENDIDO EMPRESAS EN

² FUENTE: INFORME BANCOMER "ESCENARIOS 1990" Y DEL MODELO BIMSA " ANALISIS PERSPECTIVO DE MEXICO 1989-1990"

METAS DEL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO 1989 - 1994 TASAS DE CRECIMIENTO

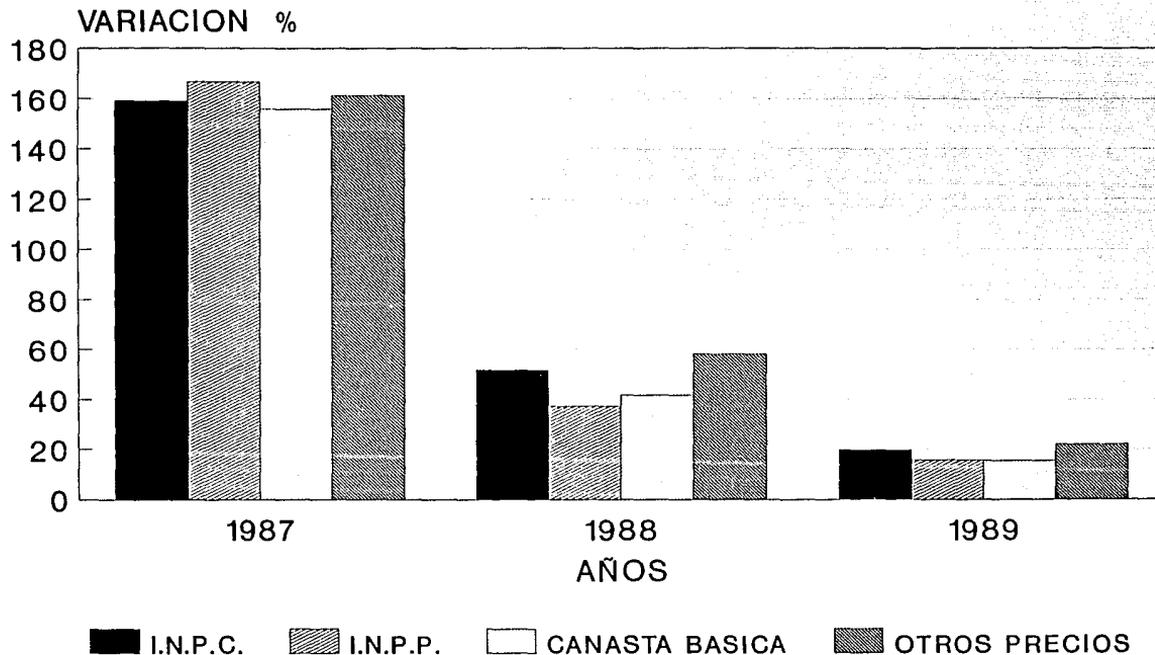


FUENTE: BALANCE ECONOMICO 1989
 ESCENARIOS 1990, BANCOMER SNC
 LOS VALORES A PARTIR DE 1990 SON ESTIMADOS

GRAFICA 1.1

CONTROL DE LA INFLACION

VARIACION ANUAL



FUENTE: BALANCE ECONOMICO 1989
ESCENARIOS 1990, BANCOMER SNC.

GRAFICA 1.2

CANTIDAD: DE 1155 EMPRESAS QUE TENIA EN 1982, A 377 EMPRESAS EN 1989 DE DIFERENTE ENVERGADURA; COMO LO HIZO EN UN PASADO RECIENTE CON LAS FILIALES DE CONASUPO, AEROMEXICO, INGENIOS AZUCAREROS, PRODUCTOS PESQUEROS, FUNDIDORA MONTERREY ETC., Y LAS ACTUALES COMO SON ASEMEX, MEXICANA DE AVIACION, CANANEA, TELMEX, FERTIMEX, SIDERMEX, ETC.; SIN EMBARGO, NO CON LA CALIDAD Y CLARIDAD QUE ESTE TRAMITE MERECE. AHONDAR MAS EN ESTE TEMA NO ES OBJETIVO DE ESTE TRABAJO, PERO SI EXPRESAR QUE SI ESTOS RECURSOS SON BIEN EMPLEADOS REDITUARA EN UN MAGNIFICO APOYO PARA REDUCIR UN BUEN PORCENTAJE DE LA DEUDA INTERNA Y POR LO TANTO DE LA CARGA FINANCIERA QUE LE IMPONEN. (VER GRAFICA DE DESINCORPORACION DE EMPRESAS DEL ESTADO. GRAFICA 1.3).

LA DISCIPLINA EN EL GASTO PUBLICO,

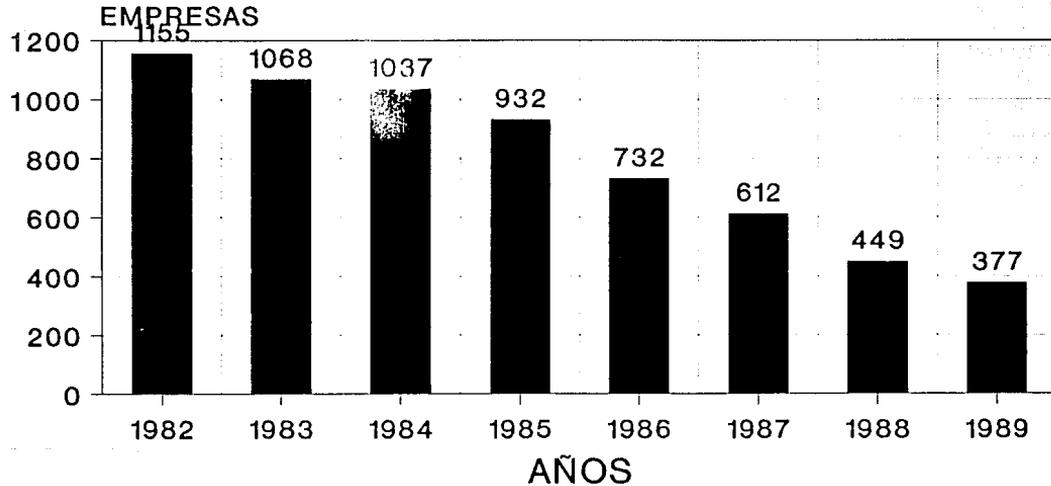
RESPECTO A LA DISCIPLINA EN EL GASTO PUBLICO SE PLASMAN LOS DATOS EN LAS GRAFICAS SIGUIENTES:

EN LA GRAFICA 1.4 QUE LLAMO "FINANZAS PUBLICAS" SE COMPARAN LOS INGRESOS EN LOS AÑOS DE 1988, 1989 Y PARTE DE 1990. TAMBIEN SE COMPARAN EL GASTO TOTAL, LOS INTERESES, SUPERAVIT PRIMARIO Y DEFICIT FINANCIERO EN LOS MISMOS PERIODOS. SE PUEDE APRECIAR QUE SE GASTA MUCHO MAS DE LO QUE INGRESA, Y CON ESTO, EL PRINCIPIO DE LA ENFERMEDAD DE LAS FINANZAS PUBLICAS. LO ANTERIOR SE COMPLICA AUN MAS, PUES DE ALGUN LADO EL GOBIERNO DEBE PAGAR SU DEFICIT Y EL CAMINO MAS FACIL ES ENGROSAR LA DEUDA EXTERNA Y CASI SIN MEDIDA LA DEUDA INTERNA, CREANDOSE UN CIRCULO VICIOSO CON TODAS LAS COMPLICACIONES QUE ESTO CONLLEVA.

ASIMISMO EN LA GRAFICA 1.5, NOS PRESENTA EL GASTO PRESUPUESTAL, EN DONDE SE COMPARA EL GASTO CORRIENTE CON EL DE INVERSION Y LA SUMA DE AMBOS; EN LA SIGUIENTE GRAFICA 1.6; SE ANALIZA EL DEFICIT FINANCIERO COMO PORCENTAJE DEL PIB, SE PUEDE VER QUE ESTE SE HA REDUCIDO DE 16% A 5.3% DE 1987 A 1990 RESPECTIVAMENTE.

LA GRAFICA 1.7, NOS PRESENTA LOS SALDOS DE LA CUENTA CORRIENTE, EN DONDE SE PUEDE APRECIAR QUE EL SALDO DE CUENTA CORRIENTE TOTAL CRECE DE 1988 A 1989; ASI COMO DE LA BALANZA COMERCIAL; LA GRAFICA 1.8. ES EN DONDE SE APRECIA QUE MIENTRAS

DESINCORPORACION DE EMPRESAS PERIODO 1982 - 1989.



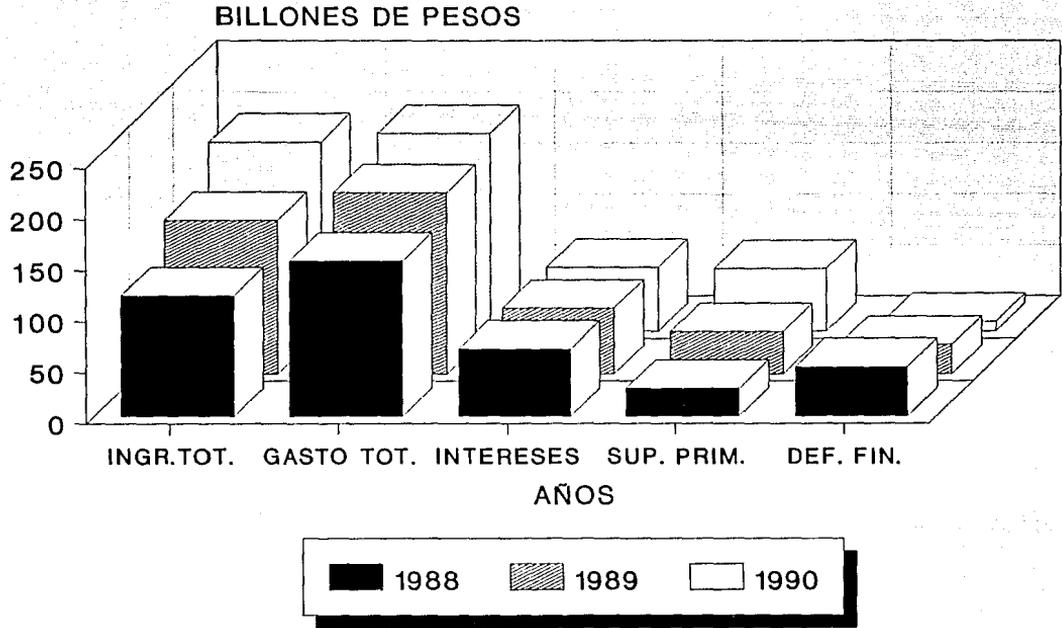
EMPRESAS DEL ESTADO

FUENTE: BALANCE ECONOMICO 1989
ESCENARIOS 1990, BANCOMER SNC.

GRAFICA 1.3

FINANZAS PUBLICAS

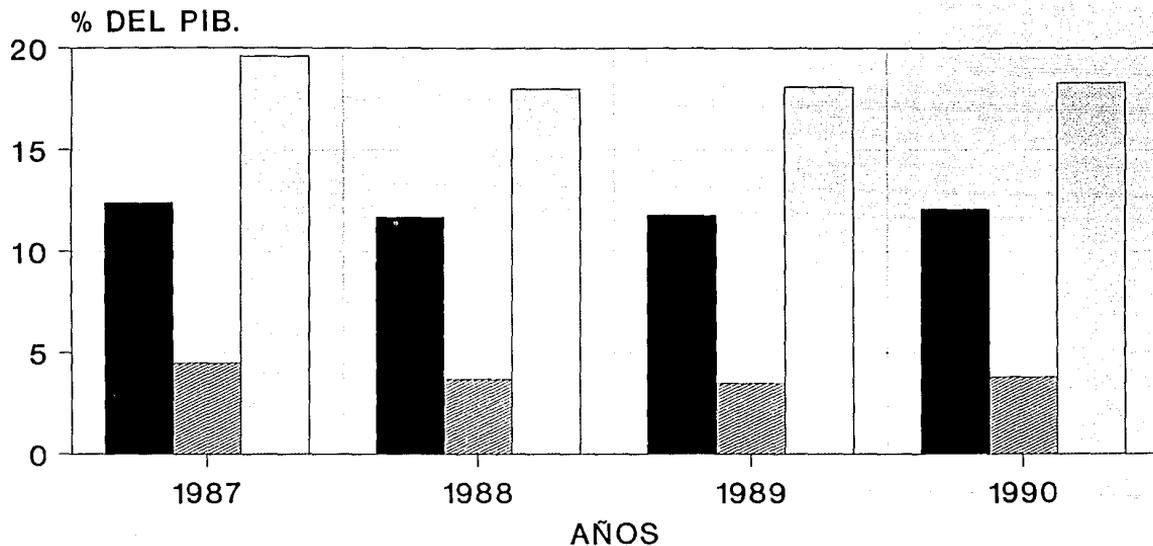
BILLONES DE PESOS



FUENTE: BALANCE ECONOMICO 1989
 ESCENARIOS 1990, BANCOMER SNC.

GRAFICA 1.4

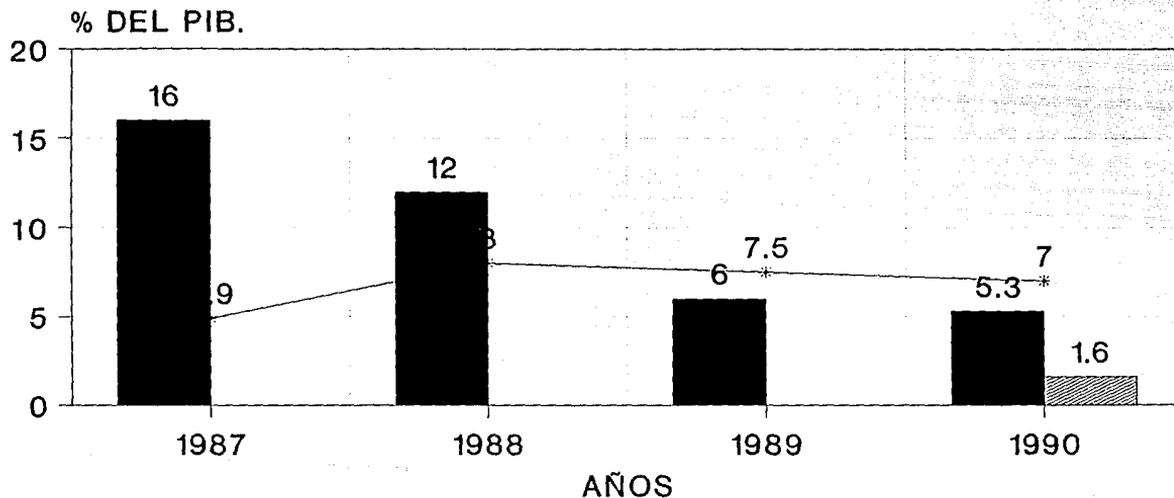
GASTO PRESUPUESTAL PORCENTAJE DEL P.I.B.



EL GASTO CORRIENTE NO INCLUYE INTERESES.
FUENTE: BANCOMER SNC.

GRAFICA 1.5

DEFICIT FINANCIERO PORCENTAJE DEL P.I.B.



■ DEFICIT FINANCIERO

▨ SIN RENEGOCIACION

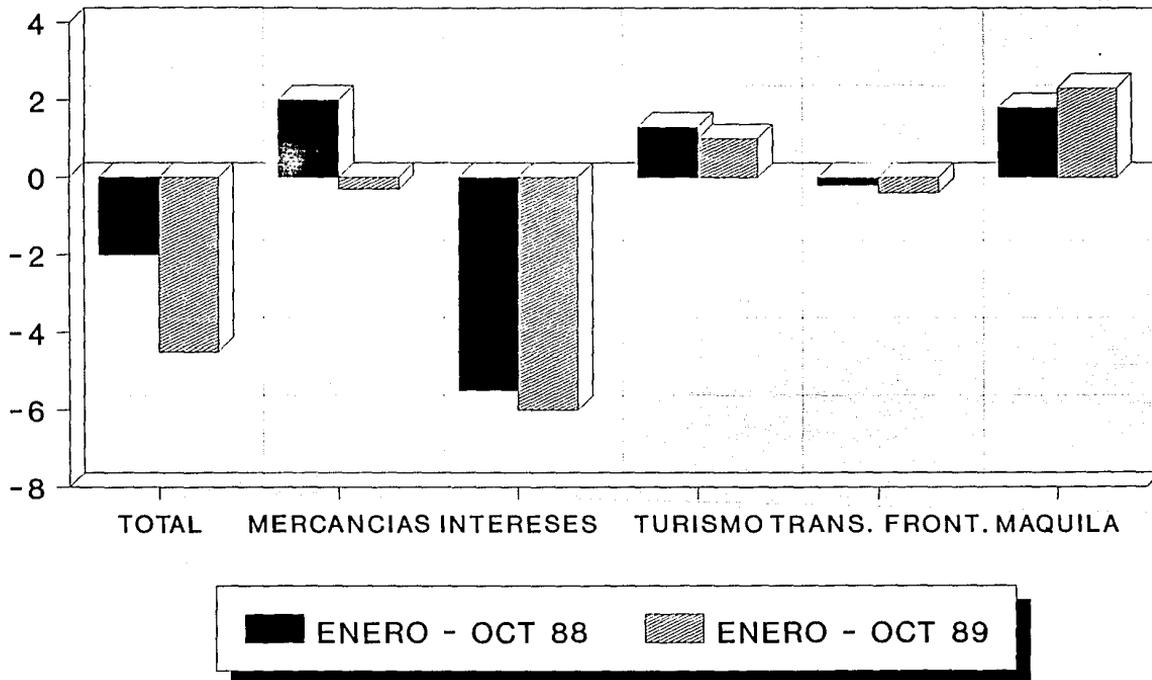
—*— SUPERAVIT PRIMARIO

FUENTE: BALANCE ECONOMICO 1989
ESCENARIOS 1990, BANCOMER SNC.

GRAFICA 1.6

SALDOS CUENTA CORRIENTE

MILES DE MILLONES DE DOLARES



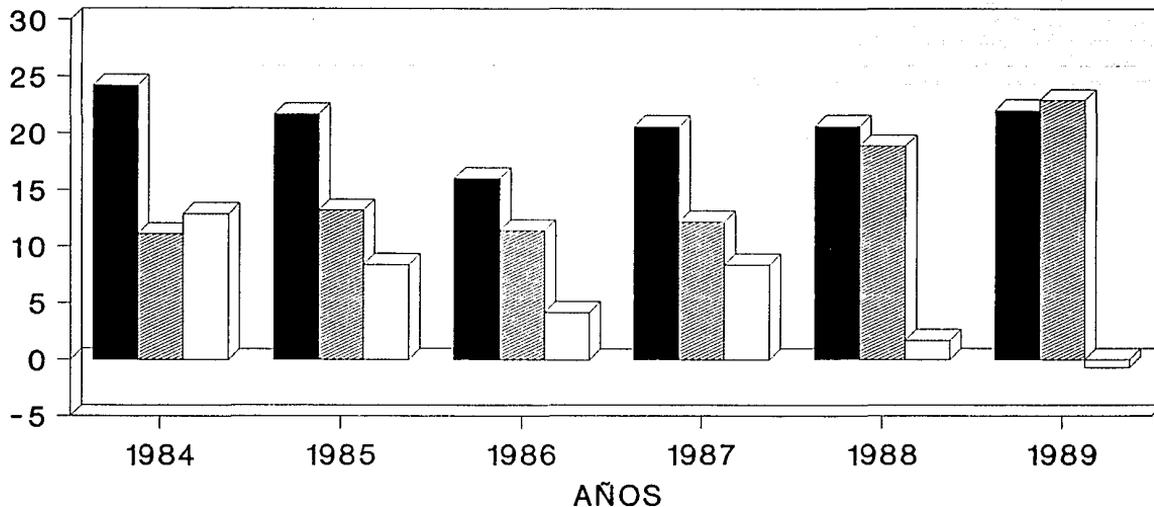
FUENTE: BALANCE ECONOMICO 1989
ESCENARIOS 1990, BANCOMER SNC.

GRAFICA 1.7

BALANZA COMERCIAL

1984 - 1989

MILES DE MILLONES DE DOLARES



FUENTE: BALANCE ECONOMICO 1989
ESCENARIOS 1990, BANCOMER SNC.

GRAFICA 1.8

QUE LAS EXPORTACIONES SE HAN MANTENIDO EN PROMEDIO, LAS IMPORTACIONES HAN CRECIDO DESMESURADAMENTE, AL GRADO QUE EN 1989 EL SALDO ES NEGATIVO.

EL ESTABLECIMIENTO DE LA REFORMA FISCAL.

RESPECTO A LA REFORMA FISCAL ESTA A TENIDO DIFERENTES PUNTOS DE VISTA. HAY QUIEN LA CRITICA DICHIENDO QUE AMPLIAR LA BASE DE CONTRIBUYENTES Y METER A LA CARCEL A ALGUNOS EVASORES DISTINGUIDOS COMO EJEMPLO, NO REQUIERE DE GRAN CIENCIA. LO CIERTO ES QUE ES EFECTIVO. SIN EMBARGO, EL INGRESAR A UNA EPOCA DE TERROR HACENDARIA NO ES LO MEJOR, NI PARA HACIENDA, NI PARA EL PAIS. LO QUE SE REQUIERE, EN VERDAD, ES EXACTAMENTE LO CONTRARIO: UN AMBIENTE DE CREDIBILIDAD POR PARTE DEL SECTOR PUBLICO, DE MANERA DE QUE EL PUBLICO CONTRIBUYENTE TENGA LA SEGURIDAD DE QUE SU DINERO SERA BIEN EMPLEADO; ENTONCES, SEGURO QUE LLEGARA UNA CANTIDAD MUCHO MAYOR DE DINERO AL ERARIO.

LO CIERTO, ES QUE LA IMPOSICION FISCAL ES UNA SERIA BARRERA PARA ATRAER INVERSIONISTAS Y SERIA BUENO HACER UN ANALISIS PROFUNDO DE LA CONVENIENCIA DE MANTENER ESTAS TARIFAS FISCALES.

EN OTRO ORDEN DE IDEAS, LA SHCP SIGUE LA ESTRATEGIA DE HACER DADIVAS A ALGUNOS, POR EJEMPLO: EN LA REFORMA PLANTEADA PARA 1991, SE REDUCEN LOS IMPUESTOS A LAS PERSONAS QUE GANEN MENOS DE CUATRO SALARIOS MINIMOS QUE ESTAN DE HAMBRE, A TRABAJADORES DEL CAMPO. ETC; CUANDO SE DEBERIA HACER UN POCO DE MERCADOTECNIA Y ANALISIS DE UNA SITUACION QUE EN VERDAD ES COMPLEJA Y TOMAR LA SOLUCION ANOTADA EN EL PARRAFO ANTERIOR.

1.1.2. REESTRUCTURACION DE LA DEUDA EXTERNA.

CUYOS OBJETIVOS SON:

- DISMINUIR EL VALOR HISTORICO DE LA DEUDA EXTERNA.³

³ DATOS DE OBTENIDOS DE BANCOMER "ESCENARIOS DE MEXICO 1990"

- **ABATIR LA TRANSFERENCIA NETA DE RECURSOS AL EXTERIOR.**
- **OBTENER UN ACUERDO MULTIANUAL PARA REDUCIR LA INCERTIDUMBRE.**
- **REDUCIR EL VALOR REAL DE LA DEUDA Y SU PROPORCION CON RESPECTO AL PIB.**

SE TIENEN LOS SIGUIENTES RESULTADOS:

- LA DEUDA EXTERNA TOTAL DEL PAIS SE REDUJO DE 95,075 MDD EN DICIEMBRE DE 1989, A 79,889 MDD EN MARZO DE 1990 .
- DE LA DEUDA ELEGIBLE EQUIVALENTE A 48,044 MDD, 41% REDUJO SU PRINCIPAL EN 35%; EL 47% OPTO POR EL OFRECIMIENTO DE UNA TASA DE INTERES FIJA Y EL 12% RESTANTE OPTO POR OTORGAR RECURSOS FRESCOS.
- LA REDUCCION DE LA DEUDA FUE: (EN MILES DE MILLONES DE PESOS)

REDUCCION DEL PRINCIPAL	6,820
REDUCCION IMPLICITA	7,750
GARANTIAS	5,960
CREDITOS FRESCOS	4,113

ADEMAS DE LOS BENEFICIOS DE LA RENEGOCIACION, ESTA HA SIDO PUNTO DE APOYO PARA LA POLITICA ECONOMICA DE LA ACTUAL ADMINISTRACION LA QUE HA LOGRADO QUE LOS INDICADORES ECONOMICO FINANCIEROS SEAN MAS POSITIVOS, CONSIGUIENDO LLAMAR LA ATENCION DE LAS PERSONAS QUE NO CREIAN EN LA POSIBILIDAD DE QUE MEXICO PUDIERA ECHAR MARCHA ATRAS A FENOMENOS ECONOMICOS NEGATIVOS AL CONSIDERAR QUE EL DESARROLLO DE LOS ACONTECIMIENTOS NO TENDRIA POSIBILIDAD DE MARCHA ATRAS.

1.1.3. DESREGULACION ECONOMICA.

PARA OBTENER RESULTADOS EN ESTE RENGLON SE DISPUSIERON LAS SIGUIENTES ESTRATEGIAS:

1. **PROMOVER LA INVERSION EXTRANJERA.**
2. **APLICARLA EN SECTORES ESTRATEGICOS.**

RESPECTO A LA INVERSION EXTRANJERA SE REDUCEN DE 760 A 170 LAS ACTIVIDADES RESERVADAS AL ESTADO O A LOS MEXICANOS. ADEMAS SE AMPLIAN LAS RAMAS DE ACTIVIDAD EN DONDE LOS INVERSIONISTAS EXTRANJEROS PUEDEN PARTICIPAR HASTA CON EL 100% DE INVERSION.

EN RELACION A LOS TRANSPORTES, SE ELIMINO LA RESTRICCIÓN QUE IMPEDIA TRANSPORTAR CARGA A CUALQUIER PARTE DEL PAIS, POR LO QUE EL USUARIO TIENE IRRESTRICTA LIBERTAD PARA LA CONTRATACION DE TRANSPORTE QUE DESEE. ASIMISMO SE REDUJO LA TARIFA PROMEDIO EN UN 25%.

TAMBIEN EN PETROQUIMICA SE RECLASIFICARON 16 PRODUCTOS DE LA PETROQUIMICA BASICA A LA SECUNDARIA PARA AMPLIAR LAS POSIBILIDADES DE FABRICACION POR LA INICIATIVA PRIVADA.

OTRAS AREAS QUE SE HAN DESREGULADO SON ENVASES Y EMPAQUES, TELECOMUNICACIONES, AZUCAR, CACAO, CAFE, AGENTES ADUANALES, EN LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ, TRANSFERENCIA DE TECNOLOGIA, Y PESCA ENTRE OTROS.

EN EPOCAS ANTERIORES, SE HABIA INTENTADO EL ATRAER LA INVERSION EXTRANJERA; COMO POR EJEMPLO, Y A MODO ILUSTRATIVO, SE QUE DON PORFIRIO DIAZ DIO TODA CLASE DE FACILIDADES AL GRADO DE QUE SE PODRIA REALIZAR CUALQUIER INVERSION. LO QUE TRAJÓ COMO CONSECUENCIA QUE LA INVERSION FUERA ANARQUICA PUES BENEFICIABA A QUIEN CONSTRUIA PORQUE HACIA EL CAMINO UNIENDO SUS PROPIEDADES Y NEGOCIOS, PERO NO A LA COMUNIDAD.

AHORA, EXISTE UN PLAN NACIONAL DE DESARROLLO QUE PRETENDE SER INTEGRAL YA QUE INVOLUCRA A TODAS LAS SECRETARIAS DE ESTADO Y TAMBIEN EL BENEFICIO SERA PARA TODA LA NACION. ASIMISMO ES UN PLAN QUE SE REVISY Y RETROALIMENTA, PARA LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES ESTA RETROALIMENTACION SE LLAMA "UN PROGRAMA EN MARCHA" EL CUAL SE ANALIZARA MAS ADELANTE.

1.1.4. APERTURA COMERCIAL

SE PRETENDE ACELERAR MEDIANTE LAS SIGUIENTES ESTRATEGIAS:

- A) REDUCCION DE ARANCELES.
- B) AMPLIACION A OTROS SECTORES.
- C) ACUERDO DE LIBRE COMERCIO CON LOS ESTADOS UNIDOS DE NORTEAMERICA Y CON POSIBILIDADES DE EXTENDERLO A CANADA.

LOS NIVELES ARANCELARIOS, EN NUMERO, SE HAN REDUCIDO A MENOS DE LA TERCERA PARTE EN EL PERIODO DE 1982 A 1989; LAS FRACCIONES CON PERMISO SE HAN REDUCIDO DE 100% EN 1982 A 2.1% EN 1989; ASIMISMO EL ARANCEL MAXIMO SE HA REDUCIDO A LA QUINTA PARTE EN ESTE MISMO PERIODO; EL ARANCEL MEDIO PONDERADO SE HA REDUCIDO DEL 16.3% AL 9.5% Y LA MEDIA ARANCELARIA DE 27% A 13.1% EN EL MISMO PERIODO.⁴

ADICIONALMENTE, SE PRETENDE CONTINUAR CON ESTAS POLITICAS, E INCREMENTAR LAS SIGUIENTES:

1. PROMOVER UNA MAYOR COMPETENCIA A LA PRODUCCION INTERNA.
2. EVITAR PROBLEMAS DE DESABASTO Y PROPICIAR DISCIPLINA EN LOS PRECIOS.
3. FACILITAR LAS IMPORTACIONES TEMPORALES DE INSUMOS, QUE LUEGO SE EXPORTARAN , MEJORANDO LA COMPETITIVIDAD.
4. PROMOVER LAS EXPORTACIONES DE PRODUCTOS MANUFACTURADOS MODIFICANDO LA ESTRUCTURA DE LAS EXPORTACIONES. VER CUADRO DE BALANZA COMERCIAL Y SALDOS DE LA CUENTA CORRIENTE.

ALGUNOS ANALISTAS, BANCOS Y OBSERVADORES EN JULIO DE 1989, EN UN ESCENARIO SUMAMENTE OPTIMISTA, PRONOSTICABAN QUE SI MEXICO LOGRABA EL EXITO EN LOS PUNTOS RELACIONADOS ARRIBA Y ADEMAS CONTROL DEL DESLIZAMIENTO DEL PESO EN RELACION AL DOLAR, CONTROLAR LA INFLACION A MENOS DEL 30% ANUAL, Y CONTINUABA LA APERTURA COMERCIAL AHORA CON EL TRATADO DE LIBRE COMERCIO CON LOS ESTADOS UNIDOS Y CANADA PODRIA ASPIRAR A UN PRODUCTO INTERNO BRUTO DEL 3% y HASTA DEL 6% PARA 1994.

(GRAFICA 1.1 EN EL APARTADO ANTERIOR, BANCOMER ESCENARIOS 1990 Y MODELO BIMS ANALISIS PERSPECTIVO 1989-1992).

ESTE ESCENARIO YA ES REALIDAD AL MENOS EN BUENA PARTE, Y LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES INMERSA TAMBIEN EN ESTE PLAN, LANZO SU PROGRAMA NACIONAL DE COMUNICACIONES PARA HACERSE CONGRUENTE CON TODO EL AVANCE DEL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO.

⁴ DATOS DEL INFORME ANUAL DE BANCOMER (1989)

1.2 ENTRADA AL GATT DE MEXICO Y AL ACUERDO DE LIBRE COMERCIO

EN UNA TESIS DE MAESTRIA EN ADMINISTRACION DE EMPRESAS, NO SE PUEDE SOSLAYAR EL ENTORNO ECONOMICO FINANCIERO EN QUE VIVIMOS, MUY POR EL CONTRARIO, ES PUNTO OBLIGADO DE COMENTARIO Y ANALISIS, A FIN DE UBICARME EN UN MARCO DE REFERENCIA, Y CON ESTA BASE DESARROLLAR LA TESIS .

YA EN LOS INCISOS ANTERIORES SE HA SUBRAYADO LA EXISTENCIA DE NUEVOS ESQUEMAS QUE PROMUEVEN LA PARTICIPACION PRIVADA EN LA CONSTRUCCION DE LA INFRAESTRUCTURA, CONSIDERO QUE LOS MEXICANOS ESTAMOS OBLIGADOS A UN CAMBIO EN ACTITUDES PARA ELEVAR LA EFICIENCIA Y LA PRODUCTIVIDAD.

LAS OPINIONES MAS GENERALIZADAS COINCIDEN EN QUE EN 1990, LA CRISIS HA SIDO SUPERADA Y QUE SE HA INICIADO YA LA ETAPA DE RECUPERACION Y CRECIMIENTO, SIN EMBARGO, TODAVIA HAY MUCHOS PROBLEMAS QUE NO HAN ENCONTRADO SOLUCION; QUE TODAVIA HAY REMANENTES DE INESTABILIDAD. DE CUALQUIER FORMA, LOS SIGNOS POSITIVOS PONDERAN; HAY EVIDENCIA DE QUE SE HA REANUDADO LA CONFIANZA Y EL PROCESO DE INVERSION.

POR OTRA PARTE, EL PROCESO DE CAMBIO, TIENE SU EXPRESION MAS CONCRETA EN EL NUEVO MODELO DE DESARROLLO, QUE HA ADOPTADO EL PAIS EN UN ESFUERZO POR ALCANZAR LA MODERNIDAD PARA LLEGAR AL AÑO 2000 EN EQUILIBRIO CON EL ENTORNO MUNDIAL. ESTA NUEVA ESTRATEGIA PARA EL DESARROLLO ASIMILA LAS NUEVAS TENDENCIAS ECONOMICAS MUNDIALES, TODAS CONVERGENTES EN ESE SORPRENDENTE FENOMENO CONTEMPORANEO QUE ES LA GLOBALIZACION DE LAS ECONOMIAS, CUYO RASGO MAS IMPORTANTE ES LA TRANSNACIONALIZACION DEL CAPITAL.

A PARTIR DE LA CASI IRRESTRICTA APERTURA COMERCIAL, LA DESREGULACION DE LA INVERSION EXTRANJERA, LA RECLASIFICACION DE CIERTAS RAMA ESTRATEGICAS Y EL ACCESO DE LOS SERVICIOS AL REGIMEN DE LIBRE COMERCIO, QUE SE REVISARON EN INCISOS ANTERIORES, LA ECONOMIA MEXICANA EN SU CONJUNTO HA ENTRADO DE LLENO A LA COMPETENCIA INTERNACIONAL, CON VISTAS A SU INCORPORACION DEFINITIVA A LA

GLOBALIZACION DE LAS RELACIONES ECONOMICAS A ESCALA MUNDIAL. ES ESTA UNA CUESTION DECISIVA PARA NUESTRO PAIS.

EL FENOMENO GLOBALIZADOR EN EL MUNDO SE HA DADO COMO RESPUESTA A LA NECESIDAD DE LOS PAISES INDUSTRIALIZADOS DE EQUILIBRAR LAS FUERZAS DEL MERCADO INTERNACIONAL, POR LA VIA DE LA INTEGRACION ECONOMICA Y COMERCIAL DE BLOQUES, DE REGIONES O ENTRE PAISES QUE ENCUENTRAN FORMAS DE COMPENSACION RECIPROCA.

EN ESTE PROCESO HAN SURGIDO COMO FACTORES DETERMINANTES LOS GRUPOS EMPRESARIALES, QUE MEDIANTE NUEVAS ALIANZAS, NUEVAS ASOCIACIONES, COMBINAN CAPITAL, RECURSOS, TECNOLOGIA, MERCADOS Y VENTAJAS COMPARATIVAS.

SIN EMBARGO, LAS ECONOMIAS DE LOS PAISES EN DESARROLLO SE ESTAN INCORPORANDO A ESTAS TENDENCIAS, POR QUE LA GLOBALIZACION NO ES UN FENOMENO QUE DEPENDA DE UNA DECISION DE ESTADO, SI NO QUE ES EL RESULTADO DE LA DINAMICA EMPRESARIAL QUE ASPIRA A LA CONQUISTA DE ESPACIOS COMERCIALES CADA VEZ MAYORES, MEDIANTE EL AUMENTO DE LA COMPETITIVIDAD, SUBORDINADA AL USO EFICIENTE DE LAS TECNOLOGIAS MAS AVANZADAS Y AL LOGRO DE LA MAXIMA PRODUCTIVIDAD.

EN ESTE MARCO, EL CONCEPTO DE PAISES PEQUEÑOS Y GRANDES DEJA DE TENER LA IMPORTANCIA QUE TUVO EN EL PASADO RECIENTE. ES LA CAPACIDAD EMPRESARIAL, LA CAPACIDAD DE GESTION DE CONVOCATORIA, LA EXPERIENCIA ORGANIZATIVA, LA CALIDAD DE LOS RECURSOS HUMANOS, LA DISPONIBILIDAD DE RECURSOS NATURALES E INFRAESTRUCTURA Y LAS VENTAJAS COMPARATIVAS, GEOGRAFICAS ETC. LAS QUE EN CONJUNTO, LA QUE HACE POSIBLE LAS MAS INVEROSIMILES ALIANZAS, INIMAGINADAS HACE APENAS CINCO O DIEZ AÑOS.

MEXICO NO ESCAPA A ESTA INELUDIBLE TENDENCIA. TODAS LAS MEDIDAS DE POLITICA ECONOMICA ADOPTADAS POR EL ACTUAL GOBIERNO, NO SON OTRA COSA QUE LA CREACION DE LAS CONDICIONES PARA QUE EL EMPRESARIADO DE EL PASO ADELANTE PARA LA GLOBALIZACION DE LAS RELACIONES ECONOMICAS DE NUESTRO PAIS, CON LOS DIFERENTES BLOQUES DE LA ESCALA MUNDIAL.

NO OBSTANTE, AUN RECONOCIENDO QUE SE TRATA DE UN PROCESO GRADUAL, SOBRE TODO EN NUESTRO PAIS QUE HA VIVIDO POR CERCA DE CINCUENTA AÑOS AL AMPARO DE UN SISTEMA DE ECONOMIA CERRADA, A MI MODO DE VER, LOS ACONTECIMIENTOS MUNDIALES Y LA

ACELERACION DEL PROCESO GLOBALIZADOR, LA APERTURA DE NUEVOS ESPACIOS A LA INVERSION Y AL MERCADO, COMO SON LA EUROPA DEL ESTE Y LA TERMINACION DE LA INTEGRACION ECONOMICA EUROPEA EN 1992, NOS ESTAN REBASANDO. ES DECIR, LOS ACONTECIMIENTOS DEL ENTORNO MUNDIAL VAN MAS DE PRISA QUE EL SECTOR PRIVADO MEXICANO QUE NO HA PODIDO ACELERAR LA REESTRUCTURACION DE SUS ORGANIZACIONES, PARA ENFRENTAR LOS RETOS DE LA MUNDIALIZACION DE LAS EMPRESAS.

ESTE HECHO NOS DEBE IMPULSAR A LA REVISION DE LAS POLITICAS EMPRESARIALES Y A DINAMIZAR SU CAPACIDAD DE CONVOCATORIA, PARA LOGRAR LA INTEGRACION DE UNA MASA CRITICA SUFICIENTEMENTE FUERTE QUE SEA CAPAZ DE ENCARAR LOS DESAFIOS DE LOS MERCADOS DEL EXTERIOR. MAS AUN, YA TENEMOS EN NUESTRA PROPIA CASA LA COMPETENCIA DE GRUPOS DE FUERA.

PARA MI, LA GLOBALIZACION DE LA ACTIVIDAD EMPRESARIAL ES UNA CUESTION DECISIVA; ME ATREVO A DECIR QUE DE SUPERVIVENCIA COMO PAIS QUE BUSCA SALIR DEL SUBDESARROLLO.

SOMOS, UN PAIS DE CONSTRUCTORES, DE INDUSTRIA, QUE DE NO ALCANZAR EL NIVEL DE LAS EMPRESAS GLOBALES AL CABO DE NO MAS DE DIEZ AÑOS, MANTENDRIAMOS UNA POSICION DE PAIS DE NIVEL MEDIOCRE. ASI DE DINAMICOS SE PRESENTAN LOS ACONTECIMIENTOS.

NO DEBEMOS PERDER DE VISTA, QUE NUESTRA INCORPORACION A LA ESCALA GLOBAL SIGNIFICA LA APERTURA DE UNA NEGOCIACION SUSTENTADA EN DOS CRITERIOS BASICOS: EL LOGRO DE UN APRECIABLE AVANCE EN LO QUE TOCA A TRANSFERENCIA DE TECNOLOGIAS AVANZADAS, Y LA GARANTIA DE UNA SOLIDA PENETRACION EN LOS MERCADOS A ESCALA GLOBAL O REGIONAL DE LOS PAISES INDUSTRIALIZADOS.

POR CUANTO MEXICO SE REFIERE, DEBO RECONOCER EL RETRASO ENORME QUE PROVOCO LA CRISIS Y QUE ARROJA EL MAS AMPLIO RANGO DE PROBLEMAS Y POSIBLES SOLUCIONES.

ESTE SEÑALAMIENTO REFUERZA MI EXPECTATIVA DE QUE TENEMOS UNA PROBLEMÁTICA LOCAL, QUE DEBEREMOS ATENDER CON MÁXIMA EFICIENCIA, EN CALIDAD, COSTO Y OPORTUNIDAD, PARA QUE LOS RECURSOS QUE SE LE DESTINEN ALCANCEN UN BUEN NIVEL DE PRODUCTIVIDAD. ESTE ES UNA TEMA QUE AMERITA REFLEXION.

POR OTRA PARTE, LOS EFECTOS DE LA GLOBALIZACION EN NUESTRO SECTOR INDUSTRIAL,

OBLIGAN A INCREMENTAR SU CAPACIDAD DE GESTION PARA INCORPORARSE A ESTE PROCESO.

ESTA CAPACIDAD DE GESTION, ASOCIADA A LA DE INCURSIONAR EN NUEVOS PROYECTOS COMO RESPUESTA A LAS DEMANDAS DEL MERCADO INTERNACIONAL, ES JUSTAMENTE EL RETO A QUE NOS ENFRENTAMOS. LA NEGOCIACION DEBERA ORIENTARSE AL LOGRO DE CONDICIONES APROPIADAS PARA LA TRANSFERENCIA DE TECNOLOGIAS VANGUARDISTAS Y LA CONSOLIDACION DE ALIANZAS CON QUIENES TIENEN ESPACIOS EN EL MERCADO A ESCALA GLOBAL. TENEMOS COMO PAIS UNA RELEVANTE CAPACIDAD DE CONVOCATORIA, INGENIO, CON RECURSOS VARIADOS Y UNA UBICACION GEOGRAFICA PRIVILEGIADA.

CONSIDERO QUE LA GLOBALIZACION DEBE ESTAR ORIENTADA A LOS ESTADOS UNIDOS EN ATENCION A QUE YA TENEMOS ACUMULADA UNA IMPORTANTE EXPERIENCIA POR LAS RELACIONES COMERCIALES QUE HEMOS VENIDO FORTALECIENDO CON ESE PAIS.

ES POR ESTO QUE DEBEMOS ESTAR CADA VEZ MAS ATENTOS A LA EVOLUCION DE LOS MOVIMIENTOS INTEGRADOS DEL ENJUNO INTERNACIONAL, DE LOS QUE SEGURAMENTE MEXICO NO ESCAPARA SINO POR EL CONTRARIO SE ASIMILARA. CERCANO Y MUY SENSIBLE A NUESTRO MAS DIRECTO INTERES, LA EVOLUCION DEL TRATADO DEL LIBRE COMERCIO CANADA-ESTADOS UNIDOS-MEXICO ES UNA CUESTION QUE DEBEMOS, TODOS LOS MEXICANOS, SEGUIR MUY DE CERCA.

EN EL MISMO SENTIDO, DEBEMOS CONTEMPLAR LAS EVENTUALES ALIANZAS CON SECTORES EMPRESARIALES DE ALGUNOS PAISES LATINOAMERICANOS, SELECCIONADOS ENTRE AQUELLOS QUE PRESENTAN MAYOR HOMOGENEIDAD CON EL NUESTRO.

SOBRE ESTE PUNTO, ES DE TOMARSE EN CUENTA LA VIABILIDAD DE FORMULAS DE INTEGRACION CON LA PARTICIPACION DE GOBIERNOS Y EMPRESAS PRIVADAS, A PARTIR DE PROYECTOS DIRIGIDOS A LA EXPLOTACION Y TRANSFORMACION DE RECURSOS, NECESARIOS PARA EL DESARROLLO DE NUESTROS PAISES Y CON DEMANDA EN EL MERCADO A ESCALA MUNDIAL.

EL TOCAR EL TEMA DEL CAMPO, ES SALIR AL PASO DE UN PROBLEMA VITAL PARA EL PAIS, QUE DE NO RESOLVERSE CON LA EFICIENCIA Y OPORTUNIDAD QUE RECLAMA, LOS PROPIOS ALCANCES EN LA ESTABILIZACION DE NUESTRA ACTIVIDAD ECONOMICA Y LAS FINANZAS NACIONALES PODRIAN VERSE EN RIESGO.

DE DIEZ AÑOS PARA ACA, EL SECTOR AGROPECUARIO DEL PAIS NO HA PODIDO SIQUIERA PROPORCIONAR LOS ALIMENTOS QUE NECESITAMOS, Y ES EL ORIGEN DEL MAYOR EMPOBRECIMIENTO DE UN AMPLIO SECTOR DE MEXICANOS. NO ES POSIBLE MANTENER ESTE REZAGO QUE NO SE LIMITA AL MERO AMBITO SOCIAL, LO QUE DE POR SI YA SERIA GRAVE, SINO QUE AFECTA LA GLOBALIDAD DE LA ESTRUCTURA ECONOMICA MEXICANA.

LA MISMA MODERNIZACION DEL PAIS, Y CON ELLO LA APERTURA, NOS COMPROMETE A PARTICIPAR EN EL DESARROLLO DE LA AGRICULTURA, PARA LO CUAL SE ESTAN DANDO LAS CONDICIONES PARA QUE EL SECTOR PRIVADO, EN COOPERACION CON LOS CAMPESINOS, PROCUREN UNA VERDADERA REFORMA EN LOS MODOS Y FORMAS DE PRODUCCION, EN LAS QUE PENETRE LA PRODUCTIVIDAD. LA EFICIENCIA, LA ORGANIZACION, LA ADMINISTRACION Y LA ADOPCION DE TECNOLOGIAS ADECUADAS, QUE HAGAN POSIBLE EL INCREMENTO DE LA PRODUCCION Y EL APROVECHAMIENTO OPTIMO DE TODOS LOS RECURSOS.

ESTOY CONVENCIDO QUE ES UNA CUESTION QUE MEXICO DEBE Y PUEDE ABORDAR Y PARA ELLO CONCEDO LA MAYOR PRIORIDAD A LA REACTIVACION DE LA AGRICULTURA EN ZONAS SUSCEPTIBLES DE CONVERTIRSE EN SUPERFICIES DE RIEGO LO QUE IMPLICA LA INVERSION, LA TECNICA, EL TRABAJO DEL MEXICANO CONSCIENTE DEL CAMBIO QUE SE AVECINA.

EN CONCLUSION, TENEMOS ANTE NOSOTROS, COMO YA LO ADVERTIAMOS, EL MAS GRANDE RETO DE NUESTRA HISTORIA, UN RETO QUE RECOGEMOS POR LA PROPIA MAGNITUD QUE HEMOS ALCANZADO COMO PAIS. SIN EMBARGO, TENEMOS COMO PAIS, QUE VENCER UNA Y MIL DIFICULTADES, PARA PUDER DAR PASOS FIRMES QUE NOS PERMITAN UNA JUSTA CORRELACION DE FUERZAS CON LOS GRUPOS INTERNACIONALES CONVENIENTES, ALIANZAS QUE SON PARTE DE ESTE FORMIDABLE PROCESO.

EN PRIMER LUGAR DEBEMOS ALCANZAR UN ALTO NIVEL DE COMPETITIVIDAD Y EFICIENCIA QUE JUNTO CON LA CALIDAD CONSTITUYEN LOS TRES FACTORES CLAVE PARA LA NEGOCIACION. EN UN AUTOEXAMEN OBJETIVO, SEGURAMENTE ENCONTRARIAMOS QUE EN ALGUNAS AREAS TODAVIA TENEMOS ALGUNOS REZAGOS IMPORTANTES QUE DEBEMOS SUPERAR.

TENEMOS FORTALEZA Y DISCIPLINA, CAPACIDAD DE TRABAJO Y PROFESIONALISMO, INVENTIVA E INGENIO Y, SIN EMBARGO, DEBEMOS REDOBLAR ESFUERZOS PARA PERFECCIONAR UNA MAQUINARIA QUE EN EL PROCESO DE GLOBALIZACION REQUIERA DE UNA GRAN SINCRONIA, QUE DEBEMOS ALCANZAR MEJORANDO NUESTROS SISTEMAS OPERATIVOS, ENLAZANDO EL TRABAJO DE CADA UNO EN EL FUNCIONAMIENTO EFICIENTE.

RECONOZCO QUE LOS DIEZ AÑOS DE CRISIS, QUE ARROJARAN ENORMES REZAGOS EN EL PAIS, HAN DEJADO HUELLA. PERO DEBEMOS RECUPERAR LA EXPERIENCIA EN LA MAGNITUD QUE ACUMULAMOS DURANTE LOS AÑOS DE DESARROLLO DE LA INFRAESTRUCTURA. DEBEMOS IR A LA VANGUARDIA DESARROLLANDO UN INTENSO TRABAJO PERMANENTE, DE ACTUALIZACION DE TESON Y TECNICA.

DEBEMOS ENTENDER QUE AUN EN LOS NUEVOS ESQUEMAS, LOS QUE ABREN LA OPORTUNIDAD A LAS GRANDES EMPRESAS, NO PODEMOS ENFRENTARLOS SOLOS Y SERAN NECESARIAS LAS ALIANZAS CON LOS GRUPOS INTERNACIONALES.

EL SECTOR INDUSTRIAL DEBERA ACRECENTAR SU CAPACIDAD DE GESTION, COMO ANTES LO SEÑALABA. SOSTENGO QUE EN EL MOMENTO ACTUAL, EN LA CAPACIDAD DE GESTION ESTA DETERMINADO EL RESULTADO DE LA NEGOCIACION.

ESTOS SON LOS RETOS QUE YA ESTAMOS ENFRENTANDO.

NOS TOCA AHORA DAR EL SALTO DE UNA ESCALA A OTRA ESCALA. DE LA ESCALA DEL AMBITO NACIONAL, A LA ESCALA MUNDIAL, DONDE PONDREMOS A PRUEBA TODAS NUESTRAS CAPACIDADES Y TODAS NUESTRAS POTENCIALIDADES.

LA CONQUISTA DE MERCADOS COMO EL LATINOAMERICANO, PAISES CON UN DESARROLLO RELATIVO SIMILAR O INFERIOR AL NUESTRO, NO NOS SUBSTRAJO DE LA ESCALA QUE EN EL CONTEXTO ACTUAL LLAMARIAMOS DOMESTICA. LA GLOBALIZACION ES UN ASUNTO QUE ENTRAÑA UN CAMBIO RADICAL EN LAS PROPORCIONES, LO MISMO EN EL ORDEN CUALITATIVO QUE EN LO QUE TOCA A LOS ESPACIOS QUE ESTAN EN EL HORIZONTE.

1.3.- SITUACION DE LA INFRAESTRUCTURA CARRETERA

PARA QUE TODOS LOS PLANES Y PROGRAMAS DEL GOBIERNO HACIA LA MODERNIDAD SEAN POSIBLES, SE CREO EL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO, DONDE INTEGRALMENTE SE PRETENDE EL DESARROLLO DEL PAIS. EN CUANTO A LAS COMUNICACIONES CARRETERAS, LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES CREO EL PROGRAMA NACIONAL DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES, DEL CUAL SE DESPRENDE EL PROGRAMA DE CARRETERAS DE CUOTA. PERO ANALICEMOS LA SITUACION ACTUAL:

EL CRECIENTE USO DE LA INFRAESTRUCTURA CARRETERA TRONCAL SE HA CARACTERIZADO POR EL AUMENTO GENERALIZADO DE TRANSITO ASI COMO POR LA CIRCULACION DE VEHICULOS CADA VEZ MAS PESADOS.

EN MEXICO, EL TRANSPORTE DE CARGA SE REALIZA EN UN 60.4% POR CARRETERA, 28.1%, POR BARCO, 11.5% POR FERROCARRIL Y EN AVION ES INSIGNIFICANTE. EL TRANSPORTE DE PASAJEROS SE REALIZA EN UN 98.0% POR CARRETERA, 0.1% POR BARCO, 0.9% POR FERROCARRIL Y UN 1.0% POR AVION. VER GRAFICA 1.9 Y GRAFICA 1.10.

LA RED TRONCAL ALCANZA UNA LONGITUD DE 45,000 KM. LA RED ALIMENTADORA 59,000 KM. DE CAMINOS RURALES Y BRECHAS SE HAN CONSTRUIDO 133,000 KM. PERO DE CAMINOS DE CUOTA APENAS ALCANZAMOS LOS 1,000 KM. LO QUE NOS ARROJA UN TOTAL DE 238,000 KM. LO QUE PUEDE OBSERVARSE EN EL CUADRO 1.1.

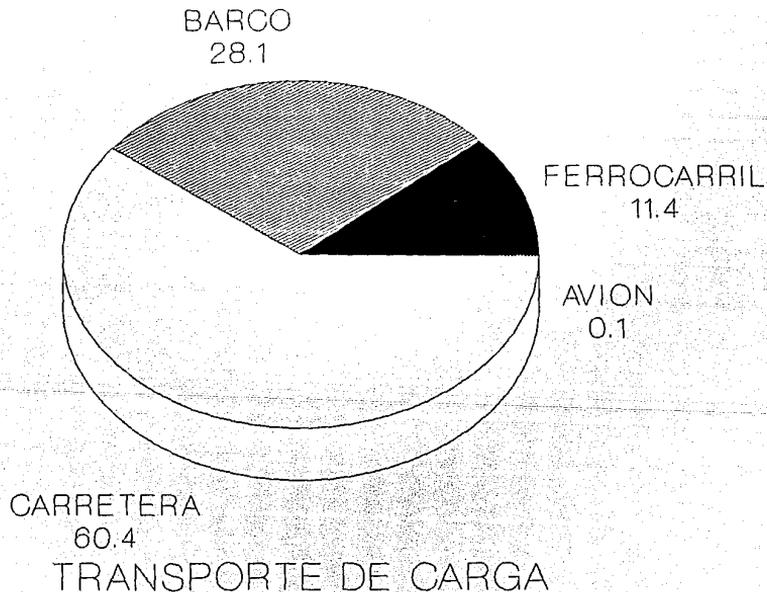
EN EL CUADRO 1.2 PODEMOS OBSERVAR LAS LONGITUDES DE LAS SUPERFICIES DE RODAMIENTO, LAS PAVIMENTADAS, Y LAS DE TERRACERIA O REVESTIDAS CON SUS PORCENTAJES RESPECTIVOS.

PARA EFECTOS DEL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO SE TIENE UNA POLITICA DE INVERSIONES EN CARRETERAS QUE ES LA SIGUIENTE:

1.- ALTA PRIORIDAD .- SE APLICA AL MANTENIMIENTO Y RECONSTRUCCION DE

TRANSPORTE EN MEXICO

PORCENTAJE DE TRANSPORTE DE CARGA

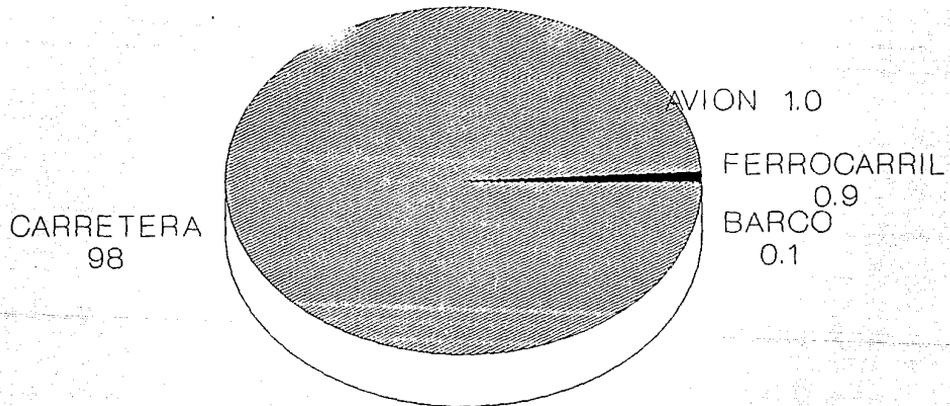


FUENTE:FOLLETO UN PROGRAMA EN MARCHA SCT

GRAFICA 1.9

TRANSPORTE EN MEXICO

PORCENTAJE DE TRANSPORTE DE PASAJEROS



TRANSPORTE DE PASAJEROS

FUENTE:FOLLETO UN PROGRAMA EN MARCHA SCT

GRAFICA 1.10

RED CARRETERA NACIONAL KILOMETROS CON QUE CONTAMOS

<u>CONCEPTO</u>	<u>KILOMETROS</u>
RED TRONCAL	45,000
RED ALIMENTADORA	59,000
CAMINOS RURALES Y BRECHAS	133,000
CAMINOS DE CUOTA	1,000
TOTAL	238,000

SUPERFICIE DE RODAMIENTO CAMINOS Y CARRETERAS DEL PAIS

OBRAS	LONGITUD PAVIMENTADA REVESTIDAS EN KM. O TERRACERIAS		
TRONCALES 4 CARRILES	4,800	100%	-----
TRONCALES 2 CARRILES	41,200	100%	-----
ALIMENTADORAS	59,000	60%	40%
CAMINOS RURALES BRECHAS MEJORADAS TRANSITABLES EN TODO TIEMPO.	133,000	2%	98%

FUENTE: UN PROGRAMA EN MARCHA SCT.

CUADRO 1.2

LA RED DE CARRETERAS.

2.- MEDIA PRIORIDAD .- CONSTRUCCION DE OBRAS TRONCALES NUEVAS Y MODERNIZACION DE EXISTENTES CON PRIORIDAD A LA TERMINACION DE PROYECTOS EN PROCESO.

CARRETERAS DE ALTAS ESPECIFICACIONES EN RUTAS DE GRANDES VOLUMENES DE TRANSITO QUE GARANTICEN SU RECUPERACION FINANCIERA (INVERSION PRIVADA).

OBRAS PARA IMPULSAR EL DESARROLLO EQUILIBRADO Y LA DESCONCENTRACION, DE COMPROBADA RENTABILIDAD ECONOMICA, ESPECIALMENTE ENLACES TRANSVERSALES.

3.- BAJA PRIORIDAD .- CONSTRUCCION DE CARRETERAS ALIMENTADORAS DE IMPORTANCIA REGIONAL Y CAMINOS RURALES DE BAJAS ESPECIFICACIONES A ZONAS CON POTENCIAL PRODUCTIVO Y PARTICIPACION DE LAS COMUNIDADES.

ADICIONALMENTE ESTE PROGRAMA CONTEMPLA VARIAS METAS PARA EL PERIODO 1989 - 1994 ALGUNAS DE ESTAS SON: (VER CUADRO 1.3)

1 .-	OBRAS DE CUOTA CONCESIONADAS (4 CARRILES ALTAS ESPECIFICACIONES)	4,000 KM.
2 .-	MODERNIZACION Y AMPLIACION DE TRONCALES	3,000 KM.
3 .-	NUEVAS CARRETERAS TRONCALES DE DESARROLLO	2,300 KM.
4 .-	CONSTRUCCION DE CAMINOS ALIMENTADORES	10,000 KM.
5 .-	CONSTRUCCION DE CAMINOS RURALES	12,500 KM.
6 .-	RECONSTRUCCION DE CAMINOS RURALES	15,000 KM.

ADICIONALMENTE SE PRESENTA EL CUADRO 1.4, DONDE SE PRESENTAN LAS INVERSIONES EN CARRETERAS EN EL MISMO PERIODO, LOS NUEVOS CREDITOS PARA FINANCIAR EL PROGRAMA DE CARRETERAS 1991 - 1994 Y SU FUENTE. CUADRO 1.5.

SIN EMBARGO LA RED DE CARRETERAS DE CUOTA HA PERMANECIDO PRACTICAMENTE ESTATICA DESDE 1973, NO OBSTANTE QUE LOS VOLUMENES DE TRANSITO HAN CRECIDO CONSTANTEMENTE A TASAS ANUALES PROMEDIO QUE OSCILAN ENTRE EL 4 Y 6% ANUAL SEGUN ESTADISTICAS DE LA SCT.

METAS DEL PROGRAMA 1989 - 1994

<u>CONCEPTO</u>	<u>KILOMETROS</u>
OBRAS DE CUOTA CONCESIONADAS	4,000
MODERNIZACION Y AMPLIACION DE TRONCALES	3,000
NUEVAS CARRETERAS TRONCALES DE DESARROLLO	2,300
CONSTRUCCION DE CAMINOS ALIMENTADORES	10,000
CONSTRUCCION DE CAMINOS RURALES	12,500
RECONSTRUCCION DE CAMINOS RURALES	15,000

INVERSIONES EN CARRETERAS PERIODO 1989 - 1994

<u>CONCEPTO</u>	<u>BILLONES DE PESOS(*)</u>
CONSERVACION	9.2
MODERNIZACION	7.1
CONSTRUCCION	3.7
INVERSION PUBLICA	20.0
INVERSION PRIVADA	18.0
TOTAL	38.0

FUENTE: UN PROGRAMA EN MARCHA SCT

(*) PRECIOS DE 1990
CUADRO 1.4

NUEVOS CREDITOS PARA FINANCIAR EL PROGRAMA DE CARRETERAS 1991-1994

<u>CONCEPTO</u>	<u>MONTO EN DOLARES</u>	<u>FUENTE</u>
MANTENIMIENTO	250 MILLONES	BIRF
TRONCALES	200 MILLONES	BIRF
ALIMENTADORAS Y RURAL	400 MILLONES	BIRF Y BID
CUOTA	ENTRE 1.8 Y 2.2 BILLONES (*)	CFI

(*) 30% DE LA INVERSION TOTAL

FUENTE: UN PROGRAMA EN MARCHA SCT

CUADRO 1.5

LA INVERSION EN INFRAESTRUCTURA CARRETERA HA DECLINADO EN TERMINOS REALES Y LA MENOR DISPONIBILIDAD DE RECURSOS HA RETRASADO EL PROGRAMA DE CONSTRUCCION, CONSERVACION Y AMPLIACION DE LA RED TRONCAL ALIMENTADORA Y DE CAMINOS RURALES.

ANTE ESTA SITUACION EL PROGRAMA NACIONAL DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES QUE ES PARTE INTEGRANTE DEL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO, HA PROPUESTO UNA SERIE DE ACCIONES TENDIENTES A ROBUSTECER LA INFRAESTRUCTURA CARRETERA. POR LO ANTERIORMENTE EXPUESTO LAS DEPENDENCIAS FEDERALES COMPETENTES FIRMARON UN ACUERDO DONDE HAN DECIDIDO ESTABLECER UN PROGRAMA DE CONSTRUCCION DE CARRETERAS DE CUOTA, ES DECIR, CARRETERAS DE ALTAS ESPECIFICACIONES DE CONSTRUCCION Y DE SEGURIDAD, FINANCIADAS, CONSTRUIDAS, CONSERVADAS Y OPERADAS PARA RECUPERAR LA INVERSION POR LA INICIATIVA PRIVADA, BUSCANDO QUE RECURSOS DISTINTOS A LOS PUBLICOS SEAN ENCAUZADOS PARA OBRAS DE INFRAESTRUCTURA EN EL PAIS. PARA PODER LLEVAR A LA REALIDAD ESTE PLANTEAMIENTO, DESDE HACE VARIOS AÑOS SE HA VENIDO ESTUDIANDO ESTE ESQUEMA, QUE POR SI MISMO ROMPE LA TRADICIONAL MANERA DE ENFOQUE QUE DURANTE MUCHO TIEMPO CONTEMPO LA ADMINISTRACION PUBLICA, DE SER LA UNICA OPCION PARA DESARROLLAR LA INFRAESTRUCTURA DEL PAIS.

POR LO TANTO LAS DEPENDENCIAS IMPLICADAS DESARROLLAN EL PROGRAMA NACIONAL DE CONSTRUCCION DE CARRETERAS DE CUOTA, DICHO PROGRAMA CONSIDERA LAS NECESIDADES Y LAS PRIORIDADES QUE EN MATERIA DE CARRETERAS SE PLANTEAN EN EL PROGRAMA NACIONAL DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES.

EN EL PROGRAMA DE CARRETERAS DE CUOTA 1989 - 1994, SE CONTEMPLA LOS SIGUIENTES VOLUMENES DE OBRA (VEASE EL CUADRO 1.6). COMO SE PUEDE APRECIAR SE TIENEN YA CONCESIONADOS A LA FECHA MAS DE 1,700 KM. DE 4,000 KM. QUE AMPARA EL PROGRAMA Y SU COSTO ES SUPERIOR A LOS 18 BILLONES DE PESOS QUE POR SI SOLO ESTE NUMERO NOS DICE QUE ES MAS DEL 10% DE LOS INGRESOS TOTALES DE LA FEDERACION EN 1989.

ASIMISMO, SE RELACIONA EN EL MISMO CUADRO 1.6, LAS CARRETERAS DE CUOTA OTORGADAS HASTA ABRIL DE 1990, OBRAS POR CONCESIONARSE DURANTE EL RESTO DE 1990 Y OBRAS EN ESTUDIO PARA CONCESION, POR LO QUE RESTA PARA CUBRIR EL PERIODO DE VIDA DEL PROGRAMA O SEA HASTA 1994.

ENTRE LOS MAS DE 1,767 KM. YA CONCESIONADOS, 239.1 KM. SON HASTA 1988, Y SE ENCUENTRAN LAS CARRETERAS DE: ATACOMULCO - MARAVATIO CON 67 KM.; TEPIC - T SAN

PROGRAMA DE OBRAS DE CUOTA 1989 - 1994

<u>OBRAS</u>	<u>LONGITUD (KM)</u>	<u>COSTO (BDP)</u>
CONCESIONADAS A LA FECHA EN CONSTRUCCION	1,76	6.1
CON CONVOCATORIA PUBLICADA AUN NO CONCESIONADA	464	0.9
POR CONVOCARSE EN 1990	791	3.3
POR CONVOCARSE EN 1991 - 1994.	977	7.7
TOTAL	4,000	18.0

FUENTE: UN PROGRAMA EN MARCHA SCT

CUADRO 1.6

BLAS CON 24.5 KM.; ACATLAN - COLIMA, CON 147.6 KM. QUE EN PARTE SE CONTRATO POR OBRA PUBLICA CON FONDOS DEL GOBIERNO FEDERAL, Y OTRA PARTE FUE CONCESIONADA.

HASTA DONDE YO SE, ES LA PRIMERA CARRETERA CONCESIONADA, AUNQUE LA IDEA PUEDE SER DE MUCHO ANTES. CABE HACER NOTAR, QUE FUE CONCESIONADA A BANOBRAS, QUIEN TENGO ENTENDIDO, SUPO REALIZAR LOS TRAMITES NECESARIOS, CONVENCER MEDIANTE REUNIONES INTERSECRETARIALES A ALTO NIVEL, PARA PRESENTAR EL ESQUEMA DE CONSTRUCCION DE CARRETERAS CONCESIONADAS Y OBTENER LA CONCESION. POSTERIORMENTE PRESENTE ESTE ESQUEMA A LAS EMPRESAS CONSTRUCTORAS QUE TENIA CONTRATADAS PARA LA CONSTRUCCION DE LA CARRETERA, LAS QUE ACEPTARON ENTRAR AL ESQUEMA CONCESIONADO COMO SOCIOS, APORTANDO CAPITAL DE RIESGO.

PARA 1989 Y 1990 SE CONCESIONARON LAS SIGUIENTES CARRETERAS: PLAN DE BARRANCAS DE 18 KM. DE LONGITUD CON LA CARACTERISTICA DE SU ALTO GRADO DE DIFICULTAD POR LAS BARRANCAS QUE HAY QUE SALVAR. REFORMA - LA VENTA DE 10.5 KM.; ACAPULCO - TIERRA COLORADA DE 46.8 KM. DE LA CUAL ABUNDAREMOS ADELANTE, TORREON - CUENCA, CON 103 KM.; TECATE - TIJUANA Y EL LIBRAMIENTO DE TECATE CON 36.2 KM.; LA CARRETERA MONTERREY - NUEVO LAREDO CON 171 KM.; SAN MARTIN TEXMELUCAN - TLAXCALA DE 23 KM.; ZAPOTLANEJO - LAGOS DE MORENO DE 152 KM.; LIBRAMIENTO TAMPICO PONIENTE DE 14.2 KM.; PUENTE INTERNACIONAL ZARAGOZA; LA CARRETERA CORDOBA - VERACRUZ; LEON - LAGOS - AGUASCALIENTES DE 112 KM.; LIBRAMIENTO ORIENTE DE SAN LUIS POTOSI 33.2 KM.; Y LA CARRETERA MAZATLAN - CULIACAN DE 205 KM.

EXISTEN 3 CARRETERAS AUN NO CONCESIONADAS QUE ALCANZAN UNA LONGITUD DE MAS DE 464 KM. Y SUSCEPTIBLES DE CONVOCARSE POR MAS DE 1800 KM. PARA ALCANZAR LA META DE LOS 4,000 KM. DE ESTE PROGRAMA DE CARRETERAS DE CUOTA.

1.4 MARCO LEGAL DE LAS CONCESIONES.

PARA PODER COMPRENDER HASTA DONDE TIENE SUS RAICES EL ESQUEMA DE CARRETERAS CONCESIONADAS, TRATARE DE DAR UN MARCO DE REFERENCIA DEL AMBITO LEGAL DE ESTE ESQUEMA.

POR CONCESION SE ENTIENDE EL ACTO ADMINISTRATIVO A TRAVES DEL CUAL EL ESTADO OTORGA A LOS PARTICULARES EL DERECHO PARA EXPLOTAR UN BIEN PROPIEDAD DE LA NACION.

LA CONSTITUCION POLITICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, ESTABLECE LA POSIBILIDAD DE QUE EL ESTADO CONCESIONE A PARTICULARES LA PRESTACION DE SERVICIOS PUBLICOS O LA EXPLOTACION, USO Y APROVECHAMIENTO DE BIENES DEL DOMINIO DE LA FEDERACION, EXCEPTUANDO AQUELLOS QUE LAS LEYES PREVEAN, DEJANDO A LA LEGISLACION EL FIJAR MODALIDADES, CONDICIONES QUE ASEGUREN LA EFICACIA DE LA PRESTACION DE LOS SERVICIOS Y LA UTILIZACION SOCIAL DE LOS BIENES.

EN LA MISMA LEY SUPREMA, SE LISTA LAS ACTIVIDADES QUE EL SECTOR PUBLICO TENDRA A SU EXCLUSIVO CARGO Y QUE POR ENDE NO PUEDE SER OBJETO DE CONCESION, QUE SON:

- ACUÑACION DE MONEDA
- CORREOS
- RADIO TELEGRAFIA
- COMUNICACION VIA SATELITE ETC.

PERO SI, LA CONSTITUCION PREVE LA POSIBILIDAD DE OTORGAR CONCESIONES A PARTICULARES EN DOS ASPECTOS:

- PRESTACION DE SERVICIOS PUBLICOS
- EXPLOTACION USO Y APROVECHAMIENTO DE BIENES DEL DOMINIO DE LA FEDERACION, QUE EN PRINCIPIO SON ENLISTADOS POR LA PROPIA CONSTITUCION POLITICA Y QUE ESTAN REGLAMENTADOS POR LA LEY GENERAL DE BIENES NACIONALES, EN LA QUE SE AMPLIAN Y DESCRIBEN EN SU TOTALIDAD.

EN LA MISMA CARTA MAGNA, SEÑALA QUE EN PRINCIPIO QUE "LA PROPIEDAD DE LAS TIERRAS Y AGUAS COMPRENDIDAS DENTRO DE LOS LIMITES DEL TERRITORIO NACIONAL CORRESPONDEN ORIGINALMENTE A LA NACION, LA CUAL A TENIDO Y TIENE EL DERECHO DE TRANSMITIR EL DOMINIO DE ELLAS A LOS PARTICULARES" EN ESTOS CASOS EL DOMINIO DE LA NACION ES INALIENABLE, ES DECIR NO SE PUEDE ENAJENAR Y EN CASO DE QUE SE LLEGASE A HACER SERA UN ACTO NULO, ES DECIR, QUE NO PUEDE SER SUSCEPTIBLE DE APROPIARSE POR TERCEROS QUE LOS TENGAN EN POSESION POR EL TIEMPO QUE LAS LEYES ESTABLEZCAN PARA ELLO.

LA EXPLOTACION, USO O APROVECHAMIENTO DE LOS RECURSOS DE QUE SE TRATA, NO PODRA REALIZARSE SINO MEDIANTE CONCESIONES OTORGADAS POR EL EJECUTIVO FEDERAL, Y SOLO LOS MEXICANOS POR NACIMIENTO O POR NATURALIZACION O LAS SOCIEDADES MEXICANAS TIENEN DERECHO PARA OBTENER CONCESIONES.

AHORA BIEN, AUNQUE DOCTRINALMENTE NO EXISTE UNA DEFINICION ACEPTADA UNANIMEMENTE PODEMOS DECIR QUE SE ENTIENDE POR SERVICIO PUBLICO TODA ACTIVIDAD DIRECTA O INDIRECTA DE LA ADMINISTRACION PUBLICA, CUYO OBJETO ES LA SATISFACCION DE NECESIDADES COLECTIVAS POR UN PROCEDIMIENTO DE DERECHO PUBLICO. LAS CARACTERISTICAS QUE DEBE CONTENER UN SERVICIO PUBLICO SON: CONTINUIDAD, REGULARIDAD, IGUALDAD, GENERALIDAD, OBLIGATORIEDAD."

TRATANDOSE DE VIAS DE COMUNICACION ES LA LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION, LA QUE PREVE QUE PARA CONSTRUIR, ESTABLECER Y EXPLOTAR VIAS GENERALES DE COMUNICACION O CUALQUIER CLASE DE SERVICIOS CONEXOS A ESTAS, ES NECESARIO TENER CONCESION O PERMISO DEL EJECUTIVO FEDERAL, POR CONDUCTO DE LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES SUJETANDOSE A LAS DISPOSICIONES LEGALES.

ESTA LEGISLACION ESTABLECE CUALES SON LAS VIAS GENERALES DE COMUNICACION, SIENDO ESTAS LAS PRINCIPALES:

MARES TERRITORIALES, CORRIENTES, LAGOS Y LAGUNAS, CANALES DE NAVEGACION FERROCARRILES, CAMINOS ENTRE ENTIDADES FEDERATIVAS O CUANDO ENTRONQUEN CON ALGUNA VIA DE PAIS EXTRANJERO O CUANDO TODO O EN PARTE SEAN CONSTRUIDOS POR LA FEDERACION, PUENTES INTERNACIONALES O SOBRE TERRITORIO NACIONAL, ESPACIO AEREO, LINEAS TELEFONICAS ETC.

PARA EL CASO QUE NOS OCUPA, ES DECIR, LA CONCESION PARA LA CONSTRUCCION, EXPLOTACION Y CONSERVACION DE CARRETERAS DE CUOTA, HARE LA ACLARACION DE QUE NO SE TRATA DE CONCESION DE OBRAS PUBLICAS COMO TALES, ES DECIR POR EJEMPLIFICAR, LA CONCESION DE LA OBRA PUBLICA NO CONSISTE EN LA CONSTRUCCION DE CUALQUIER PRESA; SINO QUE, LO QUE SE CONCESIONA ES LA EXPLOTACION DE UN BIEN DE LA NACION O LA PRESTACION DE UN SERVICIO PUBLICO, PERO NO LA CONSTRUCCION DE LA OBRA EN SI. EN ALGUNAS CONCESIONES DE SERVICIOS PUBLICOS ES NECESARIA LA CONSTRUCCION DE OBRAS PARA PODER DAR DICHO SERVICIO, CASO EN QUE LA OBRA ES PRIVADA, TENEMOS POR EJEMPLO LAS CARRETERAS DE CUOTA, EN ESTA SE CONCESIONA EL SERVICIO PUBLICO QUE PERMITE AL USUARIO TRANSPORTARSE SOBRE LA CARPETA ASFALTICA, QUE CONSTRUIRA EL CONCESIONARIO PARA BRINDAR EL SERVICIO.

CON LO ANTERIOR, ESTOY EN POSIBILIDAD DE CONCLUIR QUE LA CONCESION QUE OTORGA LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES A LOS PARTICULARES PARA LA CONSTRUCCION, EXPLOTACION Y CONSERVACION DE UNA CARRETERA ES UNA CONCESION DE TIPO MIXTO, TODA VEZ QUE LA NACION OTORGA EL USO DE TERRENOS DE SU PROPIEDAD AL PARTICULAR PARA QUE SOBRE ELLOS CONSTRUYA LA CARRETERA, ADEMAS QUE TAMBIEN LE CONCEDE EL DERECHO DE VIA. ASIMISMO, LE DA AL PARTICULAR EL DERECHO DE EXPLOTAR DICHA VIA GENERAL DE COMUNICACION, COBRANDO UNA CUOTA POR EL USO, ES DECIR, CONCESIONA LA PRESTACION DE UN SERVICIO PUBLICO.

LA DEPENDENCIA DEL EJECUTIVO FEDERAL QUE CONFORME A LA LEY DE LA MATERIA Y A LA LEY ORGANICA DE LA ADMINISTRACION PUBLICA FEDERAL, TIENE A SU CARGO TODO LO RELACIONADO CON LAS VIAS GENERALES DE COMUNICACION, ES LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES LA CUAL TIENE LAS SIGUIENTES FACULTADES AL RESPECTO: LA CONSTRUCCION, MEJORAMIENTO, CONSERVACION Y EXPLOTACION, INSPECCION Y VIGILANCIA, EL OTORGAMIENTO INTERPRETACION Y VERIFICACION DEL CUMPLIMIENTO DE LAS CONCESIONES, DECLARA EL ABANDONO DE TRAMITE DE SOLICITUDES DE CONCESION O PERMISO, LA CADUCIDAD O CANCELACION DE LAS CONCESIONES O SU MODIFICACION; LA EXPROPIACION, LA APROBACION, REVISION O MODIFICACION DE TARIFAS, HORARIOS, CLASIFICACIONES Y TODO LO RELACIONADO CON LA EXPLOTACION, LA VIGILANCIA DE LOS DERECHOS DE LA NACION Y EL ACTUAR EN LA REVISION DE LAS CONCESIONES; EL SANCIONAR INFRACCIONES Y EN GENERAL TODA CUESTION DE CARACTER ADMINISTRATIVO RELACIONADA CON DICHAS VIAS.

LA LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION ESTABLECE LAS SIGUIENTES CARACTERISTICAS

RESPECTO A LAS CONCESIONES:

1.- LAS CONTROVERSIAS SOBRE LA INTERPRETACION Y CUMPLIMIENTO DE LAS CONCESIONES SE DECIDIRAN EN LOS TERMINOS MISMOS DE LAS CONCESIONES, POR LA LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION, SUS REGLAMENTOS Y DEMAS LEYES ESPECIALES.

2.- LAS VIAS GENERALES DE COMUNICACION, LOS SERVICIOS PUBLICOS QUE EN ELLA SE ESTABLEZCAN, LOS CAPITALES Y LOS CREDITOS EMPLEADOS EN ELLOS, LAS ACCIONES, BONOS Y OBLIGACIONES EMITIDOS POR LAS EMPRESAS NO PODRAN SER OBJETO DE CONTRIBUCIONES DE LOS ESTADOS, EL DEPARTAMENTO DE DISTRITO FEDERAL O MUNICIPIOS.

3.- PARA CONSTRUIR, ESTABLECER Y EXPLOTAR VIAS GENERALES DE COMUNICACION O CUALQUIER SERVICIO CONEXO, SERA NECESARIO TENER CONCESION O PERMISO DE LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES.

4.- LA CONSTRUCCION, ESTABLECIMIENTO O EXPLOTACION SE SUJETARAN A UN PLAN GENERAL QUE RESPONDA A LAS NECESIDADES DE LA ECONOMIA NACIONAL Y DEBERA HACERSE PUBLICO. DENTRO DE LOS PRIMEROS QUINCE DIAS DEL MES DE ENERO DE CADA AÑO. EL PROGRAMA DE TRABAJOS CORRESPONDIENTES, DEBIENDO AJUSTARSE EL REFERIDO PLAN A LAS ZONAS DE MAYOR POTENCIALIDAD, TRONCALES, NUEVAS VIAS, ETC.

5.- LA SCT TENDRA LA FACULTAD PARA CONSTRUIR O ESTABLECER ESTAS VIAS POR SI MISMA O EN COOPERACION CON LAS AUTORIDADES LOCALES. LA CONSTRUCCION O ESTABLECIMIENTO DE ESTAS VIAS PODRA ENCOMENDARSE A PARTICULARES, EN LOS TERMINOS DE LA CONSTITUCION FEDERAL, ES DECIR, BAJO LAS PRESCRIPCIONES DE LA LEY DE OBRAS PUBLICAS.

6.- LAS CONCESIONES PARA LA CONSTRUCCION ESTABLECIMIENTO Y EXPLOTACION DE ESTAS VIAS SOLO SE OTORGAN A CIUDADANOS MEXICANOS O A SOCIEDADES CONSTITUIDAS CONFORME A LAS LEYES DEL PAIS. EN EL CASO DE SOCIEDADES QUE TENGAN SOCIOS EXTRANJEROS SE DEBE ESTABLECER EN LA ESCRITURA CONSTITUTIVA QUE SE CONSIDERAN COMO NACIONALES, RESPECTO DE LAS CONCESIONES Y QUE NO INVOCARAN LA PROTECCION DE SUS GOBIERNOS, BAJO LA PENA DE PERDER EN BENEFICIO DE LA NACION TODOS LOS BIENES QUE HUBIEREN ADQUIRIDO CON MOTIVO DE LA CONCESION Y LOS DERECHOS QUE LES OTORQUE ESTA.

7.- LOS CONCESIONARIOS NO PODRAN CEDER LOS DERECHOS Y OBLIGACIONES ESTIPULADOS

EN LA CONCESION, SINO HASTA DESPUES DE CINCO AÑOS, PREVIA AUTORIZACION DE LA SECRETARIA Y SIEMPRE QUE HAYA CUMPLIDO CON TODAS SUS OBLIGACIONES.

EL PROCEDIMIENTO PARA OBTENER UNA CONCESION PARA EL USO, EXPLOTACION, CONSERVACION, Y PRESTACION DE SERVICIOS DE UNA VIA GENERAL DE COMUNICACIONES ES LA SIGUIENTE:

1.- LOS INTERESADOS EN OBTENER CONCESION, PRESENTARAN SOLICITUD A LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES ACOMPAÑANDOLA DE LOS ESTUDIOS QUE DEMUESTREN QUE SE RESPONDE A LAS NECESIDADES DE LA ECONOMIA NACIONAL.

2.- RECIBIDA LA SOLICITUD, LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES SEÑALARA AL SOLICITANTE EL MONTO DEL DEPOSITO O DE LA FIANZA PARA GARANTIZAR LA CONTINUIDAD DE LOS TRAMITES.

3.- LA GARANTIA SOLICITADA SERA CALCULADA EN VISTA DE LA IMPORTANCIA DE LA VIA PROYECTADA Y SE DEVOLVERA TAN PRONTO COMO SE OTORQUE LA FIANZA O EL DEPOSITO DE CUMPLIMIENTO, SI EL INTERESADO ABANDONA EL TRAMITE, ESTA GARANTIA SE APLICARA EN FAVOR DEL ERARIO FEDERAL.

SE CONSIDERA TAMBIEN ABANDONO DE TRAMITE, CUANDO EL INTERESADO NO CUMPLA CON CUALQUIERA DE LOS REQUISITOS DENTRO DEL PLAZO QUE LE SEÑALE LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES.

4.- CONSTITUIDA LA GARANTIA DE TRAMITE Y SI LA SOLICITUD Y LOS ESTUDIOS FUERAN FAVORABLES SE PUBLICARA JUNTO CON LAS MODIFICACIONES QUE ACUERDE LA SECRETARIA, A COSTA DEL INTERESADO POR DOS VECES EN EL DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACION Y EN UN PERIODICO DE LOS DE MAYOR CIRCULACION, CON LA FINALIDAD DE QUE LAS PERSONAS QUE PUDIERAN RESULTAR AFECTADAS PRESENTEN SUS OBSERVACIONES DENTRO DE UN PLAZO DE UN MES CONTADO A PARTIR DE LA ULTIMA PUBLICACION.

5.- SI NO SE PRESENTARAN OBJECIONES O LAS QUE SE PRESENTARAN NO FUERAN DE TOMARSE EN CUENTA, SE PODRA OTORGAR LA CONCESION CON LAS MODIFICACIONES DE CARACTER TECNICO O JURIDICO QUE SE ESTIMEN PERTINENTES, PREVIO CUMPLIMIENTO DE REQUISITOS TECNICOS, ADMINISTRATIVOS Y LEGALES QUE SEÑALE LA SECRETARIA.

6.- OTORGADA LA CONCESION LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES, SI LO CONSIDERA CONVENIENTE, ORDENARA QUE A COSTA DEL INTERESADO SE PUBLIQUE AQUELLA EN EL DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACION CON LA EXPOSICION DE LOS FUNDAMENTOS QUE SE HAYAN TENIDO PARA OTORGARLA Y EL PROGRAMA A QUE HABRA DE SUJETARSE LA CONSTRUCCION Y EXPLOTACION DE LA VIA CONCESIONADA.

7.- LOS CONCESIONARIOS, COMO GARANTIA DE CUMPLIMIENTO DE SUS OBLIGACIONES, CONSTITUIRAN UN DEPOSITO U OTORGARAN LA GARANTIA QUE FIJE LA SECRETARIA.

8.- LA EXPLOTACION DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION Y SUS SERVICIOS CONEXOS, NO PODRAN EXPLOTARSE SIN QUE PREVIAMENTE AUTORICE SU FUNCIONAMIENTO LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES, LLENADOS LOS REQUISITOS EXIGIDOS PARA LA EXPLOTACION, SE OTORGARA DESDE LUEGO LA AUTORIZACION PARA SU FUNCIONAMIENTO, EN CASO CONTRARIO DICHA DEPENDENCIA PODRA SUSPENDER LOS SERVICIOS E IMPONER LAS MULTAS QUE CORRESPONDAN.

LAS VIAS GENERALES DE COMUNICACION SON DE UTILIDAD PUBLICA Y POR LO TANTO LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES A SOLICITUD DE LOS INTERESADOS O POR SI MISMA, TRATANDOSE DE VIAS CONSTRUIDAS CONFORME A LA LEY DE OBRAS PUBLICAS, DECLARARA Y FUNDAMENTARA ADMINISTRATIVAMENTE, EN NOMBRE DEL EJECUTIVO FEDERAL LA EXPROPIACION DE TERRENOS, CONSTRUCCIONES Y MATERIALES DE PROPIEDAD PARTICULAR QUE SE REQUIERAN PARA LA CONSTRUCCION, ESTABLECIMIENTO, REPARACION O MEJORAMIENTO DE DICHAS VIAS, SUS SERVICIOS AUXILIARES Y DE LAS DEPENDENCIAS Y ACCESORIOS.

LAS VIAS GENERALES DE COMUNICACION QUE SE CONSTRUYAN EN VIRTUD DE LA CONCESION, CON SUS SERVICIOS AUXILIARES, SUS DEPENDENCIAS Y DEMAS ACCESORIOS SON PROPIEDAD DEL CONCESIONARIO, DURANTE EL TERMINO SEÑALADO POR LA CONCESION, SIN EMBARGO, DENTRO DE LOS TITULOS DE CONCESION QUE LA SECRETARIA OTORGA PARA LA CONSTRUCCION EXPLOTACION Y CONSERVACION DE CARRETERAS DE CUOTA, SE ESTABLECE QUE LA CONCESION NO CREA EN FAVOR DE LA CONCESIONARIA DERECHOS REALES NI ACCION POSESORIA SOBRE LA CARRETERA MATERIA DE LA CONCESION, POR LO QUE EN ESTOS CASOS NO ES APLICABLE LA DISPOSICION LEGAL QUE SE COMENTA, ES DECIR, QUE TRATANDOSE DE CARRETERAS DE CUOTA, NO SERAN PROPIEDAD DE LOS CONCESIONARIOS, POR LO QUE LAS MISMAS NO PODRAN HIPOTECARSE O GRAVARSE.

AL VENCIMIENTO DEL TERMINO DE LA CONCESION, OPERA LA REVERSION, EN VIRTUD DE LA

CUAL LAS VIAS PASARAN EN BUEN ESTADO, SIN COSTO ALGUNO Y LIBRES DE TODO GRAVAMEN AL DOMINIO DE LA NACION, CON LOS DERECHOS DE VIA CORRESPONDIENTES, TERRENOS, ESTACIONES, ALMACENES, TALLERES Y DEMAS BIENES INMUEBLES.

PASARAN IGUALMENTE AL DOMINIO DE LA NACION, LOS VEHICULOS, UTILES, MUEBLES, ENSERES Y DEMAS BIENES QUE SEAN NECESARIOS PARA CONTINUAR LA EXPLOTACION.

SI DURANTE LA DECIMA PARTE DEL TIEMPO QUE PRECEDE A LA FECHA DE LA REVERSION, EL CONCESIONARIO NO MANTIENE LAS VIAS DE COMUNICACION EN BUEN ESTADO, EL GOBIERNO FEDERAL NOMBRARA UN INTERVENTOR QUE VIGILE O SE ENCARGUE DE MANTENER LAS VIAS AL CORRIENTE PARA QUE SEA PROPORCIONADO UN SERVICIO EFICIENTE Y NO SE MENOSCABEN LAS VIAS Y SUS CONEXOS.

PARA LA EMISION DE ACCIONES, OBLIGACIONES Y BONOS, ASI COMO PARA AUMENTAR EL CAPITAL SOCIAL DE LAS EMPRESAS CONCESIONARIAS, CUANDO ASI LO EXIJAN LAS NECESIDADES DE LA CONSTRUCCION O EXPLOTACION DE LA VIA GENERAL DE COMUNICACION DE QUE SE TRATE, RIGE LO SIGUIENTE:

- 1.- LEVANTAR LOS PLANOS Y PERFILES Y FORMAR LOS PRESUPUESTOS DE TODA LA OBRA.
- 2.- SOBRE LA BASE DE ESTOS PRESUPUESTOS Y DE LOS DERECHOS QUE EL CONCESIONARIO SE HAYA RESERVADO, CON LA APROBACION DE LA SECRETARIA SE FIJARA EL CAPITAL EN ACCIONES.
- 3.- NO PODRAN EMITIRSE OBLIGACIONES SINO DESPUES DE CONSTITUIDO Y PAGADO TOTALMENTE EL CAPITAL SOCIAL, Y SOLO CUANDO EL 50% CUANDO MENOS HAYA SIDO INVERTIDO.
- 4.- TODAS LAS OBLIGACIONES CONTRAIDAS PARA ADQUIRIR FONDOS O LAS DE CUALQUIER OTRO GENERO, NO CONTENDRAN PLAZO MAYOR PARA SU COMPLETA AMORTIZACION, QUE EL CORRESPONDIENTE A LAS PRIMERAS NUEVE DECIMAS PARTES DEL TOTAL DEL TIEMPO EN QUE SE HAYA OTORGADO LA CONCESION.
- 5.- CUANDO SE AUMENTE EL CAPITAL EN ACCIONES O SE EMITAN OBLIGACIONES PORQUE LO EXIJAN LAS NECESIDADES DE LA CONSTRUCCION O EXPLOTACION, SE NECESITARA APROBACION DE LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES. ADEMAS DEL DERECHO DE EMITIR ACCIONES Y OBLIGACIONES PODRAN LAS EMPRESAS ALLEGARSE FONDOS POR CUALQUIER OTRO MEDIO LEGAL.

EL CAPITAL REUNIDO POR LAS EMPRESAS PARA EL ESTABLECIMIENTO Y EXPLOTACION DE LAS VIAS DE COMUNICACION NO PODRA DESTINARSE A OTRO NEGOCIO DISTINTO.

LOS CONCESIONARIOS ESTABLECERAN SU DOMICILIO EN EL LUGAR DE LA REPUBLICA MEXICANA EN QUE ESTE LA VIA GENERAL DE COMUNICACION CONCESIONADA SIN PERJUICIO DE CUALQUIER SUCURSAL O ESTABLECIMIENTO QUE TENGA, DEBIENDO TENER SIEMPRE EN LA CAPITAL DE LA REPUBLICA UNO O MAS APODERADOS SUFICIENTEMENTE INSTRUIDOS PARA ENTENDERSE CON EL GOBIERNO FEDERAL. CUALQUIER CAMBIO DE DOMICILIO DEBE NOTIFICARSE A LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES.

EL GOBIERNO FEDERAL TENDRA EL DERECHO DE PERCIBIR UNA PARTICIPACION DE LOS INGRESOS QUE OBTENGAN LOS CONCESIONARIOS. DICHA PARTICIPACION SE FIJARA EN LAS MISMAS CONCESIONES O PERMISOS.

SERA LIBRE Y GRATUITO EL PASO DE LOS EMPLEADOS FEDERALES Y DE SUS VEHICULOS Y DE TODA CLASE DE ELEMENTOS DE TRANSPORTE PROPIEDAD DE LA FEDERACION, POR TODOS LOS CAMINOS Y PUENTES DEL PAIS.

COMPETE EXCLUSIVAMENTE A LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES LA INSPECCION, TANTO TECNICA COMO ADMINISTRATIVA, SOBRE LAS VIAS GENERALES DE COMUNICACION.

LAS EMPRESAS PRESENTARAN A LA SECRETARIA, ANUALMENTE UN INFORME QUE CONTENGA LOS DATOS TECNICOS, ADMINISTRATIVOS Y ESTADISTICOS QUE PERMITAN CONOCER LA FORMA DE EXPLOTAR DICHAS VIAS. LOS DATOS CONTABLES SE PROPORCIONARAN EN LA EPOCA EN QUE LO SOLICITE LA SECRETARIA O LO SEÑALE ALGUN REGLAMENTO. EN LAS CONDICIONES DE LOS TITULOS DE CONCESION QUE LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES ESTA OTORGANDO, SE ESTABLECE QUE LA CONCESIONARIA SE OBLIGA ENTREGAR A DICHA SECRETARIA SUS ESTADOS FINANCIEROS Y LOS ANUALES AUDITADOS. EN EL REGLAMENTO A QUE SE SUJETAN A EXPLOTACION DE ESAS CONCESIONES SE SEÑALA QUE EL CONCESIONARIO DEBERA ENTREGAR SUS ESTADOS FINANCIEROS TRIMESTRALMENTE.

LOS CONCESIONARIOS CONTRIBUIRAN PARA LOS GASTOS DE SERVICIO DE INSPECCION, POR LA CANTIDAD QUE SE DETERMINE EN LOS TITULOS DE CONCESION RESPECTIVOS Y SI NO ES ASI SERAN FIJADAS POR LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES.

LAS CONCESIONES PARA CONSTRUIR Y EXPLOTAR CAMINOS SE OTORGARAN POR EL PLAZO QUE

SEÑALE LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES, PERO NO PODRAN EXCEDER DE VEINTE AÑOS.

EN LAS CONDICIONES DE LA CONCESION SE FIJARAN LAS BASES PARA ESTABLECER LAS TARIFAS DE LOS SERVICIOS QUE SE PRESENTAN AL PUBLICO. CON SUJECION A DICHA BASES, LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES PODRA MODIFICAR LAS TARIFAS:

1. CUANDO EL INTERES PUBLICO LO EXIJA, OYENDO PREVIAMENTE A LOS PRESTADORES DEL SERVICIO AFECTADOS, SIEMPRE QUE AL HACERLO NO SE COMPROMETA LA COSTEABILIDAD MISMA DE LA EXPLOTACION.
2. CUANDO LOS PRESTADORES DE SERVICIO LO SOLICITEN, Y SIEMPRE QUE JUSTIFIQUEN AMPLIAMENTE LA NECESIDAD DE LA MEDIDA.

LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES PODRA FIJAR TARIFAS PROVISIONALES, QUE ESTARAN VIGENTES DURANTE 90 DIAS NATURALES, PLAZO EN EL CUAL SI NO SE HAN FIJADO TARIFAS, SE RENOVARA LA VIGENCIA DE LAS ANTERIORES A LAS PROVISIONALES.

DENTRO DE LAS FACULTADES DE LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES COMO SON EL ESTUDIO Y APROBACION, REVISION, MODIFICACION, CANCELACION O REGISTRO, EN SU CASO, DE HORARIOS, TARIFAS Y SUS ELEMENTOS DE APLICACION Y DE LOS DEMAS DOCUMENTOS QUE SE SOMETAN A SU ESTUDIO, PODRAN INTERVENIR OTRAS AUTORIDADES PERO EN ESPECIAL EXISTE UNA COMISION CONSULTIVA DE TARIFAS CON SU REGLAMENTO CORRESPONDIENTE LA QUE APRUEBA LAS TARIFAS DEFINITIVAS Y SUS REGLAS DE APLICACION.

EN EL REGLAMENTO A QUE SE SUJETA LA EXPLOTACION DE LA CONCESION, QUE LA SECRETARIA ESTA ANEXANDO A LOS TITULOS DE CONCESION PARA LA CONSTRUCCION, EXPLOTACION Y CONSERVACION DE CARRETERAS DE CUOTA SE ESTABLECE QUE EL CONCESIONARIO ESTA OBLIGADO A COBRAR LAS TARIFAS DE PEAJE INICIALES AUTORIZADAS POR DICHA AUTORIDAD PARA LOS DIFERENTES TIPOS DE VEHICULOS QUE TRANSITEN POR LA CARRETERA CONCESIONADA LAS QUE DEBERAN MANTENERSE A VALOR CONSTANTE DURANTE TODA LA VIGENCIA DE LA CONCESION, PUDIENDO AJUSTARSE ANUALMENTE CONFORME AL INDICE NACIONAL DE PRECIOS AL CONSUMIDOR, O ANTES CUANDO DICHO INDICE REBASE EL 15% DEL QUE PREVALECIA EN LA FECHA EN QUE SE AUTORIZO EL ULTIMO AJUSTE, EL CONCESIONARIO DEBERA SOLICITAR EL INCREMENTO A LA SECRETARIA CUANDO SE PRESENTE CUALQUIERA DE ESTAS SITUACIONES ACOMPAÑANDO LA DOCUMENTACION DE SOPORTE, LA SECRETARIA ESTUDIARA LA PETICION, Y DE PROCEDER, AUTORIZARA EL AJUSTE DE LAS TARIFAS EN LA

PROPORCION QUE CORRESPONDA, EN UN PLAZO NO MAYOR A QUINCE DIAS HABILES CONTADOS A PARTIR DE LA FECHA DE RECEPCION DE LA SOLICITUD.

LAS CONCESIONARIOS PODRAN, CON LA PREVIA APROBACION DE LA SECRETARIA, CELEBRAR TODOS LOS CONTRATOS DIRECTAMENTE RELACIONADOS CON LOS OBJETOS DE LA CONCESION, LOS QUE NO SURTIRAN EFECTO MIENTRAS NO SE LLENE EL REQUISITO DE APROBACION; TRATANDOSE DE UN SERVICIO NATURAL QUE DEBEN PRESENTAR AL PUBLICO, ESTAS PUEDEN SOMETER A LA APROBACION DE LA SECRETARIA, CONTRATOS TIPO QUE, UNA VEZ APROBADOS SE PONDRAN EN VIGOR EN TODOS LOS CASOS SIN VARIACION ALGUNA.

LAS CONCESIONES PUEDEN CADUCAR Y POR LO TANTO OPERARA LA REVERSION A FAVOR DEL GOBIERNO FEDERAL EN LOS SIGUIENTES CASOS:

1. POR NO CONSTRUIR O NO ESTABLECER LA PARTE O TOTALIDAD DE LA VIA U OBRA CONVENIDA.
2. PORQUE SE INTERRUMPA EL SERVICIO PUBLICO PRESTADO, SIN CAUSA JUSTIFICADA O SIN AUTORIZACION.
3. PORQUE SE ENAJENE LA CONCESION O ALGUNO DE LOS DERECHOS O BIENES AFECTOS SIN APROBACION DE LA SECRETARIA.
4. POR QUE SE CEDA O DE CUALQUIER MANERA SE GRAVE LA CONCESION O LOS DERECHOS O LOS BIENES A CUALQUIER EXTRANJERO O POR QUE SE LES ADMITA COMO SOCIOS EN LA EMPRESA CONCESIONARIA.
5. POR EL CAMBIO DE NACIONALIDAD MEXICANA.
6. PORQUE SE MODIFIQUEN O ALTEREN SUBSTANCIALMENTE LA NATURALEZA O CONDICIONES EN QUE SE OPERE EL SERVICIO, EL TRAZO O LAS INSTALACIONES SIN LA APROBACION DE LA SECRETARIA.
7. PORQUE NO SE PAGUE AL GOBIERNO FEDERAL SU PARTICIPACION O SE LE DEFRAUDE DOLOSAMENTE.
8. PORQUE NO SE RESPETE EL DERECHO A DESCUENTO QUE TIENE EL GOBIERNO FEDERAL.
9. POR NO OTORGAR LA FIANZA DE CUMPLIMIENTO.
10. POR CUALQUIER MOTIVO DE CADUCIDAD QUE SE ESTABLEZCA EN LA CONCESION.

LAS DIVERSAS CAUSAS DE CADUCIDAD TIENEN DIFERENTES CONSECUENCIAS, PERO EN GENERAL PRODUCEN LA PERDIDA DE LOS BIENES Y QUE SE HAGAN EFECTIVAS LAS GARANTIAS MEDIANTE EL PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO CORRESPONDIENTE.

EXISTE UN PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO PARA LA DECLARACION DE LA CADUCIDAD DE LAS CONCESIONES, EN EL QUE SE RESPETA EL DERECHO DE AUDIENCIA DEL CONCESIONADO.

EN LOS TITULOS DE CONCESION PARA LA CONSTRUCCION, EXPLOTACION Y CONSERVACION DE CARRETERAS DE CUOTA, SE ESTABLECE COMO CAUSAS DE EXTINCION DE LA CONCESION LAS SIGUIENTES:

1. LA QUIEBRA O SUSPENSION DE PAGOS LEGALMENTE DECLARADA A LA CONCESIONARIA, CASO EN QUE SE CUBRIRA LA INDEMNIZACION QUE CORRESPONDA CON CARGO A LA RECAUDACION DE CUOTAS QUE SE GENEREN POR EXPLOTACION DE LA VIA.
2. EL MUTUO ACUERDO DE LA SECRETARIA Y LA CONCESIONARIA.
3. DESTRUCCION DE LA CARRETERA EN SU MAYOR PARTE.
4. EL ABANDONO DEL SERVICIO, CUANDO LA CONCESIONARIA SIN PREVIO AVISO A LA SECRETARIA O SIN MEDIAR CAUSA JUSTIFICADA DEJE DE OPERAR LA CARRETERA POR MAS DE CUARENTA Y OCHO HORAS.
5. LA RENUNCIA A LA CONCESION HECHA POR ESCRITO POR LA CONCESIONARIA A LA SECRETARIA.

EN ESTOS CASOS, LA SECRETARIA CUANDO ASI CONVenga Y PROCEDA DEBERA INTERVENIR EN LA OPERACION DE LA CARRETERA, HACIENDOSE CARGO DEL SERVICIO, SIN QUE PROCEDA LA DEVOLUCION DE LA FIANZA CONSTITUIDA POR LA CONCESIONARIA PARA EL CUMPLIMIENTO DE SUS OBLIGACIONES.

LA QUIEBRA DE LAS EMPRESAS QUE EXPLOTEN VIAS GENERALES DE COMUNICACION, ESTARAN A LO DISPUESTO POR LA LEY DE LA MATERIA Y LAS REGLAS ESPECIALES QUE CONTENGAN LA LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION, QUE EN GENERAL OTORGAN LA ADMINISTRACION Y EXPLOTACION A UN CONSEJO DE INCAUTACION, PERO NO PODRA INTERRUMPIRSE LA PRESTACION DEL SERVICIO, SIENDO DEPOSITADOS EN EL BANCO DE MEXICO LOS INGRESOS QUE SE PERCIBAN Y SE LE DARA INTERVENCION QUE CORRESPONDA A LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES Y A LA DE HACIENDA Y CREDITO PUBLICO.

COMO OBLIGACION DE LAS CONCESIONARIAS ESTA EL QUE LAS TARIFAS SE DEBEN APLICAR SIN VARIACION ALGUNA, POR LO QUE QUEDA PROHIBIDO:

1. TODOS LOS CONTRATOS EN QUE SE CONCEDAN PRECIOS MENORES QUE LOS AUTORIZADOS EN LA TARIFA.

2. DEVOLUCION DE LA TOTALIDAD O DE PARTE DEL PRECIO COBRADO, AUN CUANDO NO SE HAGA DIRECTAMENTE A LOS INTERESADOS.

3. LOS PASES, PASAJES LIBRES DE CARGO, O FRANQUICIAS, EXCEPTO LAS QUE SE DEN A FUNCIONARIOS Y EMPLEADOS FEDERALES O DE LOS ESTADOS O A OTROS FUNCIONARIOS PUBLICOS; EMPLEADOS Y SUS FAMILIARES, SINDICATOS O LOS QUE SE EXPIDAN A TITULOS DE RECIPROCIDAD.

PARA LLEVAR A CABO CORTE DE ARBOLES, DESMONTES Y QUEMAS EN LAS FAJAS COLINDANTES CON LOS CAMINOS, EN UNA EXTENSION DE UN KILOMETRO A CADA LADO DE LIMITE DE DERECHO DE VIA, LAS EMPRESAS ADEMAS DE LLENAR LOS REQUISITOS QUE ESTABLECE LAS LEYES FORESTALES RESPECTIVAS, NECESITAN AUTORIZACION EXPRESA DE LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES.

SE REQUERIRA AUTORIZACION PREVIA DE LA SECRETARIA, EN LA FORMA Y TERMINOS DEL REGLAMENTO RESPECTIVO, PARA CONSTRUIR OBRAS DENTRO DEL DERECHO DE VIA O FUERA DEL MISMO, CUANDO SE AFECTE EL USO DE AQUELLAS, ASI COMO PARA INSTALAR ANUNCIOS O HACER CONSTRUCCIONES DESTINADAS A SERVICIOS CONEXOS O AUXILIARES CON EL TRANSPORTE.

REGIMEN FISCAL.

EL REGIMEN FISCAL PARA LAS EMPRESAS CONCESIONARIAS DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION, ES EL GENERAL DE LA LEY CON ALGUNAS PARTICULARIDADES DERIVADAS PRINCIPALMENTE DE LA PROPIEDAD DE LA VIA GENERAL DE LA COMUNICACION, EL CUAL SE RESUME DEL CONTENIDO DEL OFICIO DEL 10 DE MARZO DE 1989 (ANEXO 15), EMITIDO POR LA SUBSECRETARIA DE INGRESOS DE LA SECRETARIA DE HACIENDA Y CREDITO PUBLICO A LA SUBSECRETARIA DE INFRAESTRUCTURA DE LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES, QUE SEÑALA LOS BENEFICIOS A LA EMPRESAS DE RECIENTE CREACION POR LO QUE EL IMPUESTO SOBRE LA RENTA SE PAGARA HASTA QUE SE PERSIVAN INGRESOS POR LAS CUOTAS O TARIFAS QUE SE COBREN Y EL CIENTO POR CIENTO DE LAS INVERSIONES PUEDEN DEPRECIARSE INMEDIATAMENTE EN BASE AL TIEMPO DE DURACION DE LA CONCESION, AUNQUE TAMBIEN PODRA OPTARSE POR UNA DEPRECIACION EN FORMA PROPORCIONAL AL TERMINO DE LA CONCESION, POR LO QUE LAS EMPRESAS CONCESIONARIAS NO PODRIAN PAGAR EL IMPUESTO SOBRE LA RENTA EN EL TIEMPO DE LA CONSTRUCCION.

EN CUANTO AL IMPUESTO SOBRE LOS ACTIVOS, SEÑALA LA POSIBILIDAD DE AUTORIZAR A LAS

EMPRESAS CONCESIONARIAS DE DEDUCIRLO DE UN FORMA INMEDIATA EN CUANTO SE REALICE LA INVERSION, ADEMAS DE LA ACTUALIZACION POR INVERSION DE LOS SALDOS DEL ACTIVO POR DEDUCIR MES A MES.

POR LO QUE SE REFIERE A LA LEY DEL IMPUESTO SOBRE LA RENTA, SE PUEDEN DEDUCIR LOS GASTOS, LAS INVERSIONES Y LOS INTERESES. LAS DEDUCCIONES SERAN A PARTIR DEL EJERCICIO EN QUE SE INICIE LA UTILIZACION DEL BIEN O DEL EJERCICIO SIGUIENTE.

TRATANDOSE DE MAQUINARIA, ESTA SE DEPRECIA A PARTIR DEL EJERCICIO EN QUE SE USE O DEL SIGUIENTE.

LA DEPRECIACION DE LAS INVERSIONES PERMITE UNA DEDUCCION INMEDIATA, APLICANDO A LA MISMA LOS PORCENTAJES SEÑALADOS EN LA LEY.

LA RESOLUCION MISCELANEA DEL 26 DE FEBRERO DE 1990 EN SU PUNTO 54, PERMITE A LAS CONCESIONARIAS UNA DEDUCCION ESPECIAL EN LINEA RECTA, APLICANDO LOS PORCENTAJES SEÑALADOS EN DICHA RESOLUCION.

POR OTRA PARTE, PERMITE UNA DEDUCCION INMEDIATA APLICANDO EL PORCENTAJE CORRESPONDIENTE A LOS AÑOS DE DURACION DE LA CONCESION SEGUN LA TABLA INCLUIDA EN DICHA MISCELANEA.

POR ULTIMO, REMITE UNA DEDUCCION ADICIONAL CUANDO SE HUBIERE OPTADO POR LA DEDUCCION INMEDIATA, EN CASO DE CANCELARSE LA CONCESION CON ANTICIPACION A LA FECHA ORIGINAL DETERMINACION.

POR LO QUE SE REFIERE A LA LEY DEL IMPUESTO AL VALOR AGREGADO, HASTA DICIEMBRE DE 1988 LAS CUOTAS COBRADAS POR EL TRANSITO EN CARRETERAS, ERAN CONSIDERADAS POR EL CODIGO FISCAL DE LA FEDERACION COMO DERECHOS, SIN EMBARGO, EN VIRTUD DE LAS REFORMAS A DICHO CODIGO EN DICIEMBRE DE ESE AÑO, LAS MENCIONADAS CUOTAS SERAN CONSIDERADAS DERECHOS SOLO CUANDO SEAN COBRADAS DIRECTAMENTE POR ORGANOS DE LA ADMINISTRACION PUBLICA FEDERAL. EN CONSECUENCIA A PARTIR DE ESA FECHA NO SE CONSIDERAN COMO DERECHOS LAS CUOTAS QUE COBREN LOS CONCESIONARIOS, POR NO SER UN ORGANISMO DE LA ADMINISTRACION PUBLICA, POR LO QUE SE CAUSARA ESTE GRAVAMEN SOBRE LAS CUOTAS QUE LOS CONCESIONARIOS COBREN A LOS USUARIOS DE SERVICIOS DE AUTOPISTAS DE CUOTA CONCESIONADAS. EN CUANTO AL SALDO A FAVOR DERIVADO DEL

IMPUESTO QUE SE TRASLADA A LA COMPAÑIA CONSTRUCTORA DURANTE EL PERIODO DE CONSTRUCCION DE LA VIA DE COMUNICACION, ESTA PODRA SOLICITAR LA DEVOLUCION DEL MISMO RESPECTO DE AQUELLAS CANTIDADES QUE NO SE HUBIEREN COMPENSADO CON EL IMPUESTO A CARGO.

EN CUANTO AL IMPUESTO AL ACTIVO QUE GRAVA A LOS ACTIVOS FINANCIEROS, ACTIVOS FIJOS Y GASTOS Y CARGOS DIFERIDOS, LOS INVENTARIOS DE MATERIAS PRIMAS, PRODUCTOS SEMITERMINADOS O TERMINADOS QUE SE UTILICEN EN LA ACTIVIDAD EMPRESARIAL. EL IMPUESTO AL ACTIVO TIENE COMO BASE GRAVABLE, TRATANDOSE DE ACTIVOS FIJOS, EL SALDO POR DEDUCIR EN EL IMPUESTO SOBRE LA RENTA ACTUALIZADO.

CAPITULO 2

SITUACION EN LA ULTIMA DECADA DE LAS EMPRESA CONSTRUCTORAS.

2.1 SITUACION ECONOMICA DE LAS EMPRESAS CONSTRUCTORAS DEDICADAS A LA CONSTRUCCION DE CARRETERAS EN LOS AÑOS '80S.

IMPORTANCIA SOCIOECONOMICA DE LA INDUSTRIA DE LA CONSTRUCCION.-

DURANTE LOS ULTIMOS AÑOS, LA INDUSTRIA DE LA CONSTRUCCION HA IDO ADQUIRIENDO MAYOR IMPORTANCIA EN EL DESARROLLO ECONOMICO NACIONAL, EN VIRTUD DE QUE ESTA ACTIVIDAD CONTRIBUYE EN UN ALTO PORCENTAJE A LA FORMACION BRUTA DE CAPITAL NACIONAL, AL PRODUCIR INFRAESTRUCTURA BASICA COMO: VIVIENDAS, INSTALACIONES INDUSTRIALES, CARRETERAS Y ZONAS DE EXPLOTACION AGROPECUARIAS ENTRE OTRAS.

EN RELACION AL EMPLEO, LA CONSTRUCCION ES UNA ACTIVIDAD CON USO INTENSIVO DE MANO DE OBRA NO CALIFICADA, POR LO QUE OCUPA EN PROMEDIO EL 8% DEL TOTAL DEL PERSONAL EMPLEADO QUE REGISTRA LA ECONOMIA, PRINCIPALMENTE DE MANO DE OBRA EVENTUAL. EN CUANTO A LAS REMUNERACIONES QUE SE PAGAN EN ESTA INDUSTRIA, SON EN PROMEDIO CERCA DEL 38% SUPERIORES A LAS REGISTRADAS EN EL TOTAL NACIONAL, POR LO QUE LOS SUELDOS QUE SE PAGAN EN ESTA INDUSTRIA, SON EN PROMEDIO MAYORES QUE EN OTRAS RAMAS ECONOMICAS.

IMPORTANCIA DE LA INDUSTRIA DE LA CONSTRUCCION EN LA ECONOMIA NACIONAL.

SU CONTRIBUCION AL P.I.B. EN LOS DOS ULTIMOS AÑOS SUPERA EL 5% Y SU PARTICIPACION DENTRO DE LA INVERSION FIJA TOTAL ES DE POCO MAS DEL 60%. (VER CUADRO SIGUIENTE).

PRINCIPALES INDICADORES DE LA INDUSTRIA DE LA CONSTRUCCION.

AÑO	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
PARTICIPACION EN EL P.I.B.	5.5	5.7	5.5	4.7	4.7	4.7	5.0	5.1	4.9
PARTICIPACION EN LA FORMACION BRUTA DE CAPITAL FIJO (%)	45	51	58	64	63	62	64	65	62

FUENTE: SISTEMA DE CUENTAS NACIONALES SPP Y CNIC.

LA INDUSTRIA DE LA CONSTRUCCION GUARDA ESTRECHA RELACION CON LOS CAMBIOS QUE EXPERIMENTA LA ECONOMIA NACIONAL, YA QUE SI LA ACTIVIDAD ECONOMICA REGISTRA TASAS NEGATIVAS, LA CONSTRUCCION SE VERA MUY DESFAVORECIDA; SIN EMBARGO, SI LA CONSTRUCCION OBTIENE CIFRAS POSITIVAS EL RESTO DE LA ECONOMIA SE DINAMIZA EN FORMA INMEDIATA. ESTE EFECTO SE DEBE A LA DEMANDA DE PRODUCTOS DE OTRAS AREAS QUE GENERA LA REALIZACION DE UNA OBRA, A LAS EXPECTATIVAS DE INVERSION Y LAS POLITICAS DE GASTO PUBLICO, LAS CUALES IMPACTAN DIRECTAMENTE A ESTE SECTOR.

LA ACTIVIDAD CONSTRUCTORA SE HA CARACTERIZADO POR LOS SIGUIENTES RASGOS:

- A) GENERA IMPORTANTE NUMERO DE EMPLEOS, SOBRE TODO PERSONAL NO CALIFICADO
- B) LA INDUSTRIA PRODUCE UN BIEN FINAL
- C) DEPENDEN DEL SECTOR NUMEROSAS ACTIVIDADES PRODUCTIVAS
- D) TRANSFIERE RECURSOS AL RESTO DE LA ECONOMIA
- E) ES UNA ACTIVIDAD CUYO DINAMISMO DEPENDE PRINCIPALMENTE DE IMPULSOS EXTERNOS
- F) SU ACTIVIDAD ESTA ASOCIADA A LA INVERSION PUBLICA
- G) ES UN SECTOR TOTALMENTE INTEGRADO A LA ECONOMIA NACIONAL CUYO COMPONENTE DE IMPORTACION ES BAJO EN SU CONJUNTO
- H) LA DERRAMA ECONOMICA EN EL SECTOR POSEE UN EFECTO MULTIPLICADOR ELEVADO

VOLUMEN DE PRODUCCION.-

DATOS PRELIMINARES INDICAN QUE LA PRODUCCION INDUSTRIAL MEDIDA A TRAVES DE SU INDICE DE VOLUMEN ALCANZO UNA TASA POSITIVA DE 1.4 DURANTE 1988 RESPECTO AL MISMO

LAPSO DE 1987, 3.4%.

DURANTE EL MISMO PERIODO DE 1988, LA CONSTRUCCION, FUE LA UNICA INDUSTRIA QUE REGISTRO CIFRA NEGATIVA, AL DESCENDER CONSIDERABLEMENTE EN -3.4%, SIGUIENDO LA INDUSTRIA MINERA CON 1.4%. NO OBSTANTE, ESTE PORCENTAJE COMPARADO CON EL OBSERVADO EN EL MISMO LAPSO 1987, SE CONSIDERA DESFAVORABLE, YA QUE LA CONSTRUCCION EN ESE AÑO HABIA REGISTRADO UN CRECIMIENTO DE 3.8%. MIENTRAS EN 1986 HABIA MOSTRADO -14.3%, QUE ES UNA DE LAS CIFRAS MAS DESFAVORABLES MOSTRADAS POR EL SECTOR DESDE 1980.

LO ANTERIOR SIGNIFICA QUE LAS CONDICIONES PARA LA PRODUCCION EN 1988 FUERON MAS DESFAVORABLES QUE LAS DEL AÑO ANTERIOR. SIN EMBARGO LOS FLUJOS DE CREDITO OTORGADOS A LA INDUSTRIA DE LA CONSTRUCCION EN TERMINOS REALES FUERON MENORES, ELLO INFLUYO PARA QUE LA CAPACIDAD INSTALADA UTILIZADA NO LLEGARA A NIVELES MEJORES, IMPOSIBILITANDO ALCANZAR MAYORES VOLUMENES DE PRODUCCION TANTO EN LA RAMA DE CONSTRUCCION INDUSTRIAL COMO DE VIAS TERRESTRES. GRAFICAS 2.1 Y 2.2

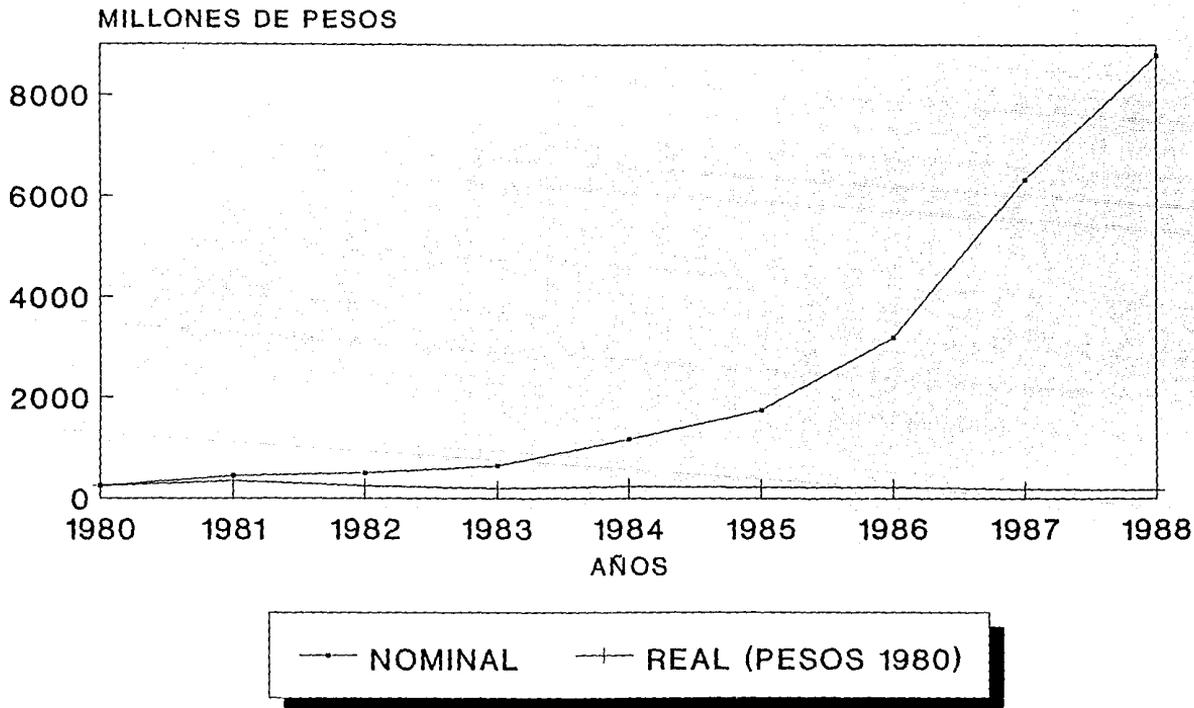
SITUACION ECONOMICA DE LAS EMPRESAS CONSTRUCTORAS.-

LAS EMPRESAS CONSTRUCTORAS AFILIADAS A LA CAMARA DE LA INDUSTRIA DE LA CONSTRUCCION, SON ALTAMENTE DEPENDIENTES DE LAS VARIACIONES DEL GASTO PUBLICO; MUESTRA DE ELLO ES QUE POR EJEMPLO EN EL AÑO DE 1987, EL 83% DE SU PRODUCCION BRUTA FUE CONTRATADA POR EL SECTOR PUBLICO, Y TAN SOLO PEMEX, SCT, Y CFE, REPRESENTARON LA PARTE SUSTANTIVA DE ESE VOLUMEN. (VER GRAFICA N° 2.3).

COMO RESULTADO, EN UN MARCO DE GASTO PUBLICO DECRECIENTE EN TERMINOS REALES, LA PRODUCCION BRUTA DE LA INDUSTRIA DE LA CONSTRUCCION DECRECIO EN MAS DEL 50% ENTRE 1981 Y 1988. PRODUCTO DE ESTA SITUACION HA SIDO LA ATOMIZACION DE LAS EMPRESAS, ENTENDIDA COMO UNA REDUCCION DE SU TAMAÑO Y NIVEL DE OPERACION PARA PODER SUBSISTIR. UN INDICADOR ES EL EMPLEO GENERADO POR EL SECTOR ORGANIZADO, EL CUAL SE REDUJO EN UN TERCIO EN ESTE PERIODO.

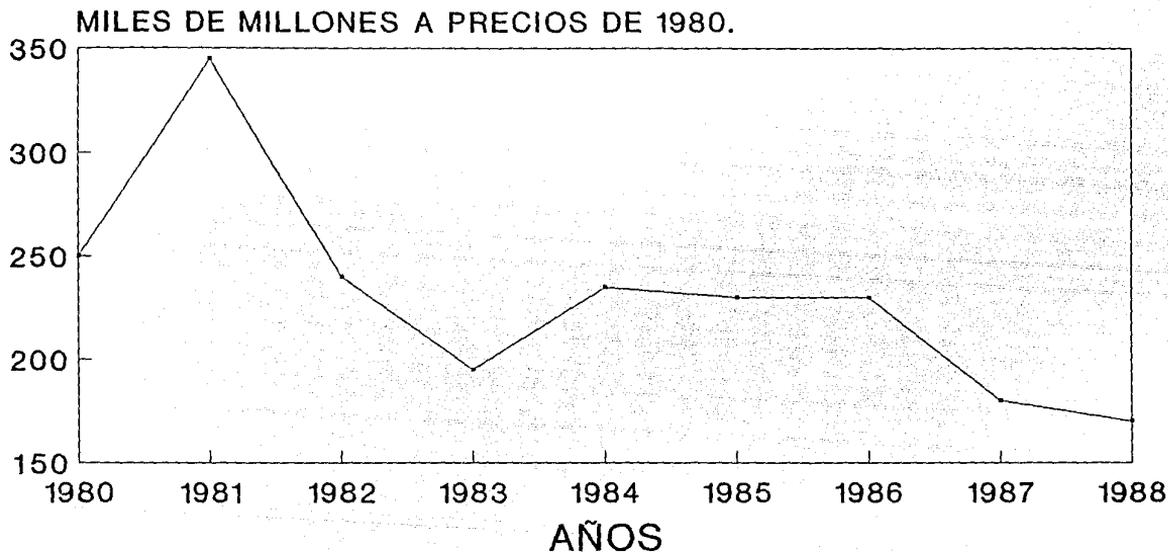
LA DEPENDENCIA CON EL SECTOR PUBLICO ES MAS PRONUNCIADA CON LAS EMPRESAS MAS EQUIPADAS Y POR LO TANTO MENOS FLEXIBLES ANTE CAMBIOS EN LA DEMANDA. ES EL CASO DE LAS EMPRESAS ESPECIALIZADAS EN LA CONSTRUCCION PESADA, DONDE EL VOLUMEN DE OBRA DEPENDE EN BUENA MEDIDA DE OBRAS DE INFRAESTRUCTURA HIDRAULICA Y DE VIAS DE

PRODUCCION REAL DE LA INDUSTRIA DE LA CONSTRUCCION



FUENTE: REVISTA CNIC N° 412

PRODUCCION REAL DE LA INDUSTRIA DE LA CONSTRUCCION 1980 - 1988

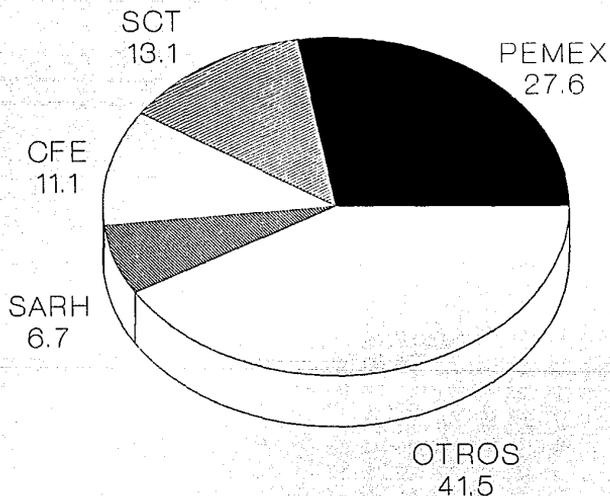


— PRODUCCION REAL

FUENTE: CNIC CONGRESO 1989

GRAFICA 2.2

DISTRIBUCION DE LA DEMANDA DE CONSTRUCCION (1987).



FUENTE: CNIC CONGRESO 1989

GRAFICA 2.3

COMUNICACION, QUE EVIDENTEMENTE SON RESPONSABILIDAD DEL SECTOR PUBLICO.

SIN EMBARGO, NO ES MENOS CIERTO QUE EL EXITO DEL PROPOSITO MODERNIZADOR DESCANSA EN FORMA PREPONDERANTE EN LA CONSTRUCCION Y MANTENIMIENTO ADECUADOS DE LA INFRAESTRUCTURA FISICA Y URBANA DEL PAIS PUESTO QUE SUS CARENCIAS ACTUALES YA SIGNIFICAN COSTOS ADICIONALES A NUESTRO APARATO PRODUCTIVO QUE LE RESTAN COMPETITIVIDAD INTERNACIONAL; DE NO ATENDERSE CON PRIORIDAD INMEDIATA, ESTOS COSTOS PASARAN A SER CUELLOS DE BOTELLA QUE PONDRAN EN PELIGRO LA VIABILIDAD DEL GRAN PROYECTO QUE ES NUESTRO PAIS.

EN ESTE CONTEXTO SURGE NATURALMENTE LA PREGUNTA: ¿ SE ENCUENTRA LA INDUSTRIA DE LA CONSTRUCCION EN CAPACIDAD DE ENFRENTAR Y ENCABEZAR EL RETO MODERNIZADOR DEL PAIS ? EN TERMINOS TANTO HUMANOS COMO TECNICOS, LA RESPUESTA ES CIERTAMENTE POSITIVA, SIEMPRE Y CUANDO LA INDUSTRIA CUENTE CON EL APOYO NECESARIO PARA SUPERAR LOS OBSTACULOS QUE ENFRENTA ACTUALMENTE.

POR OTRA PARTE, EL EFECTO MULTIPLICADOR QUE TODOS CONOCEMOS QUE TIENE LA INDUSTRIA DE LA CONSTRUCCION TANTO PARA OTRAS INDUSTRIAS COMO PARA EL EMPLEO, PUEDE SER EL DETONANTE PARA LA RECUPERACION DEL MERCADO INTERNO Y LA ABSORCION INTENSIVA DE MANO DE OBRA.

EN SINTESIS, DESDE PRINCIPIOS DE LA PRESENTE DECADA, DEBIDO A LA CONTRACCION DE LA ACTIVIDAD CONSTRUCTIVA EL SECTOR ENFRENTA UNA DOBLE DIFICULTAD; POR UN LADO SOPORTA LOS ENORMES COSTOS DE LA MAQUINARIA Y EQUIPO NO UTILIZADA, Y POR OTRO SE HA CONSTITUIDO EN UN FOCO DE DESOCUPACION DE MANO DE OBRA. LO QUE INCLUSIVE SE TRADUCE EN PERDIDAS DE PERSONAL CALIFICADO.

POR OTRA PARTE, EN RELACION AL INGRESO DE MEXICO AL GATT, PRESENTA UN CONJUNTO DE INTERROGANTES AL SECTOR.

EN LA MEDIDA QUE EL LEVANTAMIENTO DE RESTRICCIONES ARANCELARIAS PERMITAN EL INGRESO DE BIENES IMPORTADOS, ELLO IMPACTA NEGATIVAMENTE LA DEMANDA INTERNA.

CUALQUIER DISMINUCION DE LA DEMANDA INTERNA COMPROMETERA A LA ACTIVIDAD DE LA CONSTRUCCION, POR LO QUE EL SECTOR DEBERA PUGNAR EN FORMA PUNTUAL POR UNA APERTURA GRADUAL Y RACIONAL DEL MERCADO NACIONAL.

OTRO ASPECTO ES EL QUE TOCA A LA COMPETENCIA DE EMPRESAS CONSTRUCTORAS EXTRANJERAS, EN EL MERCADO INTERNO. EL EFECTO ES DIRECTO EN EL SECTOR.

DESDE LA PERSPECTIVA DE EFICIENCIA EN LA PRODUCCION, CONSIDERO QUE NO EXISTEN RIESGOS APRECIABLES, AUN FRENTE A UNA LIBERACION INDISCRIMINADA. LAS EMPRESAS EXTRANJERAS COMPITEN Y COMPETIRIAN EN INFERIORIDAD DE CONDICIONES CON LAS NACIONALES.

TAN IMPORTANTE ES EL CONOCIMIENTO Y ADAPTACION AL MEDIO ESPECIFICO DE LA CONSTRUCCION EN EL PAIS, QUE ESTO SE TRANSFORMA EN UNA BARRERA NATURAL.

POR EJEMPLO, LAS MISMAS DIFICULTADES QUE TENDRIAN LAS EMPRESAS MEXICANAS QUE PRETENDIERAN COMPETIR EN EL MERCADO DE ESTADOS UNIDOS, LAS TENDRIAN LAS EMPRESAS NORTEAMERICANAS QUE COMPITIERAN AQUI, PERO SE DEBE PUNTUALIZAR QUE LA TECNICA EN MUCHAS AREAS NO EXISTE MUCHA DIFERENCIA NI EN FAVOR DE LA TECNICA MEXICANA NI DE LA NORTEAMERICANA.

LO QUE SI ES UN VERDADERO RIESGO PARA EL SECTOR, ES QUE SE PERMITA COMPETIR A EMPRESAS EXTRANJERAS EN OBRAS DONDE NO EXISTA FINANCIAMIENTO PARA LAS MISMAS. EN ESTOS CASOS LA EMPRESA MEXICANA PODRA PERDER CONTRATOS NO POR FALTA DE EFICIENCIA, NI POR POSEER LA TECNICA NECESARIA SINO POR FALTA DE FINANCIAMIENTO.

EL OTORGAMIENTO DE OBRAS POR CONCURSO A EMPRESAS EXTRANJERAS DE CONSTRUCCION QUE CONCURRAN CON CAPITAL FINANCIERO, IMPLICA UN DOBLE PERJUICIO PARA NUESTRO PAIS. POR UNA PARTE ES LA PERDIDA DE LOS CONTRATOS PARA LAS EMPRESAS NACIONALES, Y POR OTRA PARTE, CONLLEVA AL ENCARECIMIENTO DE LAS OBRAS QUE SE REALICEN LOS CONSORCIOS EXTRANJEROS.

ESTO ES ABSOLUTAMENTE CIERTO, YA QUE EN ALGUNOS PAISES LOS GOBIERNOS CORRESPONDIENTES APOYAN FUERTEMENTE A SUS EMPRESAS CONSTRUCTORAS CON FINANCIAMIENTOS QUE ME PARECIERON SORPRENDENTES: EL GOBIERNO ESPAÑOL APOYO A UNA CONSTRUCTORA ESPAÑOLA PARA GANAR UN CONCURSO DE PEMEX, CON UNA TASA DE FINANCIAMIENTO DEL 2 (DOS) PORCIENTO ANUAL.

2.2 TIPO DE INVERSIONES QUE REQUIERE HACER UNA CONSTRUCTORA PARA HACER UNA CARRETERA.

DEPENDIENDO EL TIPO DE OBRA, LAS INVERSIONES QUE SE DEBEN REALIZAR SON DIFERENTES, PERO BASICAMENTE BAJO EL ESQUEMA DE CONTRATO DE OBRA SON:

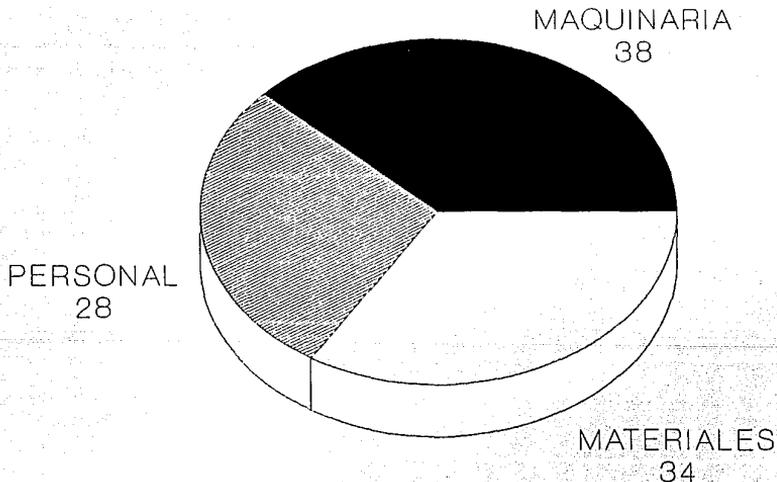
- EN ACTIVO FIJO, COMO MAQUINARIA, EQUIPO ETC. Y
- EN LAS INSTALACIONES PARA ADMINISTRACION CENTRAL Y ADMINISTRACION EN OBRA.

LOS COSTOS EN OBRA INCIDEN DE MANERA DIFERENTE POR CADA CONCEPTO: PERSONAL, MATERIALES Y MAQUINARIA; EN INGENIERIA CIVIL, LAS VIAS TERRESTRES PERTENECEN AL AREA DE LA CONSTRUCCION PESADA, Y ES AQUI, EN DONDE ENCONTRAMOS LA CONSTRUCCION DE CARRETERAS. LA MAQUINARIA ABSORBE, SEGUN DATOS DE LA CAMARA NACIONAL DE LA INDUSTRIA DE LA CONSTRUCCION, ENTRE EL 35% Y EL 38% DEL COSTO; EL PERSONAL ABSORBE ENTRE EL 26 Y 29%, QUEDANDO EL RESTO PARA LOS MATERIALES. VER GRAFICA N° 2.4

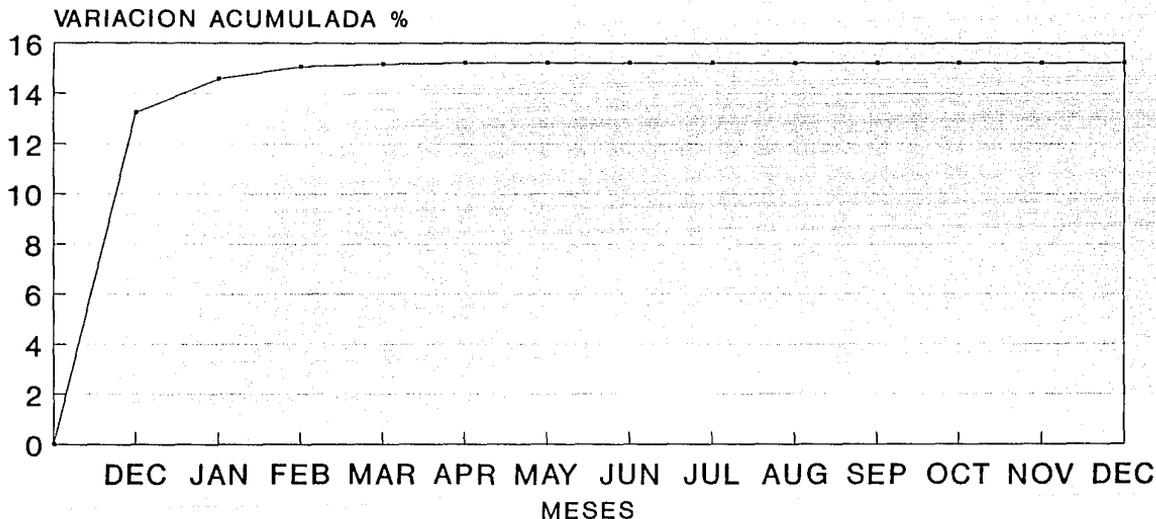
UNO DE LOS CONCEPTOS MAS INTERESANTES E IMPORTANTES EN LOS COSTOS DE LA CONSTRUCCION PESADA Y EN ESPECIAL DE LAS VIAS DE COMUNICACION ES EL DE LA MAQUINARIA Y EQUIPO. EN LA GRAFICA SIGUIENTE SE APRECIA EL INDICE DE COSTOS DE MAQUINARIA. VER GRAFICA 2.5.

DISTRIBUCION PORCENTUAL DE LOS RECURSOS POR TIPO DE OBRA.

VIAS TERRESTRES



INDICE DE COSTOS DE MAQUINARIA PORCENTAJE DE INCREMENTO ACUMULADO PARA 1988.



—●— VARIACION ACUM.

FUENTE: REVISTA DE LA CNIC N° 412.

GRAFICA 2.5

2.3 OFERTA DE CONSTRUCTORES: REQUERIMIENTOS DE OBRA MINIMOS PARA LA OBTENCION DEL PUNTO DE EQUILIBRIO.

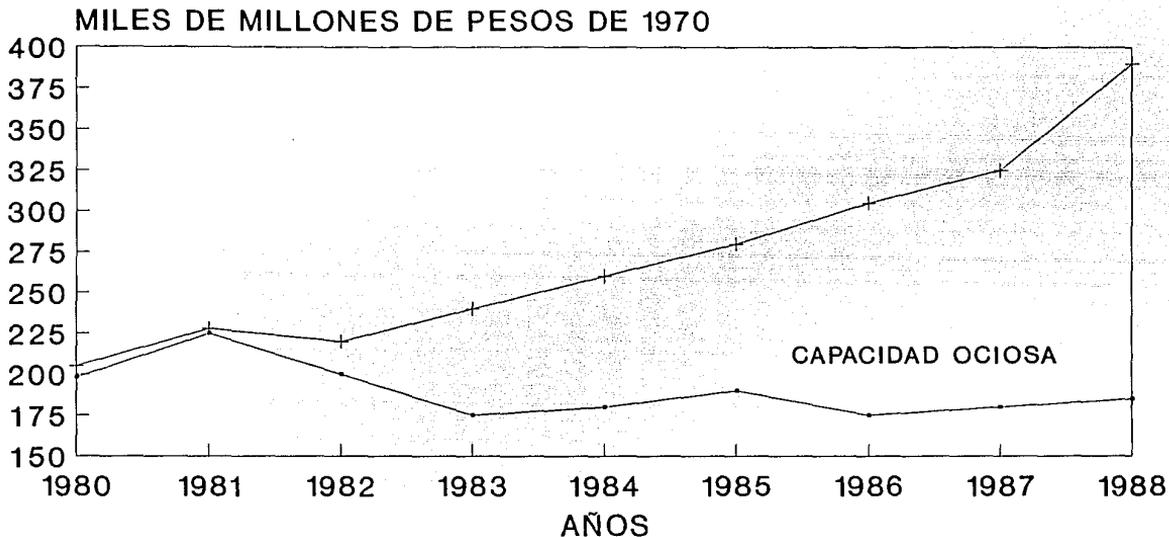
EN EFECTO, A RAIZ DE LA CRISIS QUE HEMOS TENIDO EN LOS ULTIMOS 10 AÑOS LA INDUSTRIA DE LA CONSTRUCCION, SE ENCUENTRA EN UNA SITUACION SUMAMENTE PRECARIA: NIVELES DE UTILIZACION DE LA CAPACIDAD POTENCIAL POR DEBAJO DEL 50%, (VER GRAFICA DE CAPACIDAD OCIOSA). LA DESCAPITALIZACION Y PULVERIZACION DE EMPRESAS, ES DECIR, MOVIENDO EL PUNTO DE EQUILIBRIO, ELIMINANDO AL MAXIMO LOS COSTOS Y GASTOS FIJOS, Y YA QUE CASI NO HAY PRODUCCION, LOS COSTOS VARIABLES SE MANTIENEN CASI NULOS LOGRANDO EL REACOMODO DE LA EMPRESA ANTES DE LA QUIEBRA, DE MANERA DE SUBSISTIR CON EL MINIMO DE PERSONAL Y EQUIPO DE MANERA "DE PASAR LA MALA EPOCA". EL ABANDONO Y DISCONTINUIDAD DE NUMEROSAS OBRAS PUBLICAS, DETERIORO, PERDIDA Y OBSOLECENCIA DE MAQUINARIA Y EQUIPO SON EN ESTOS MOMENTOS UNA CARACTERISTICA DE LA SITUACION POR LA QUE ATRAVIESA LA INDUSTRIA DE LA CONSTRUCCION.

EL CAPITAL CONTABLE HA SIDO OTRO FACTOR DE AJUSTE. EN TERMINOS REALES EL CAPITAL PROMEDIO POR EMPRESA DECRECIO EN MAS DEL 60% ENTRE 1982 y 1988, REDUCIENDO GASTOS Y PERMITIENDO LA SUPERVIVENCIA EN UNA ECONOMIA RECESIVA. (VER GRAFICA DE VARIACION DEL CAPITAL CONTABLE PROMEDIO REAL DE LAS EMPRESAS DE LA INDUSTRIA DE LA CONSTRUCCION.) GRAFICA 2.7

LOGICAMENTE EN LA ACTUAL FASE RECESIVA, TODAS LAS RAMAS DE LA CONSTRUCCION ESTAN SIENDO CASTIGADAS. POR EJEMPLO, LA CONSTRUCCION PESADA SE ENCUENTRA IMPOTENTE PARA RESOLVER SU ENORME CAPACIDAD OCIOSA Y POR OTRO LADO, LA CONSTRUCCION LIGERA, SUFRE EL DESPLOME DE LOS SALARIOS REALES, ES DECIR UNO DE LOS FACTORES CRUCIALES EN LA REANIMACION DE LA DEMANDA DE VIVIENDA Y DE INFRAESTRUCTURA DE SERVICIOS SOCIALES. (VER GRAFICA DE LA INVERSION PUBLICA REALIZADA EN EL PERIODO 1984 - 1987 GRAFICA 2.8).

INDUSTRIA DE LA CONSTRUCCION

CAPACIDAD INSTALADA OCIOSA

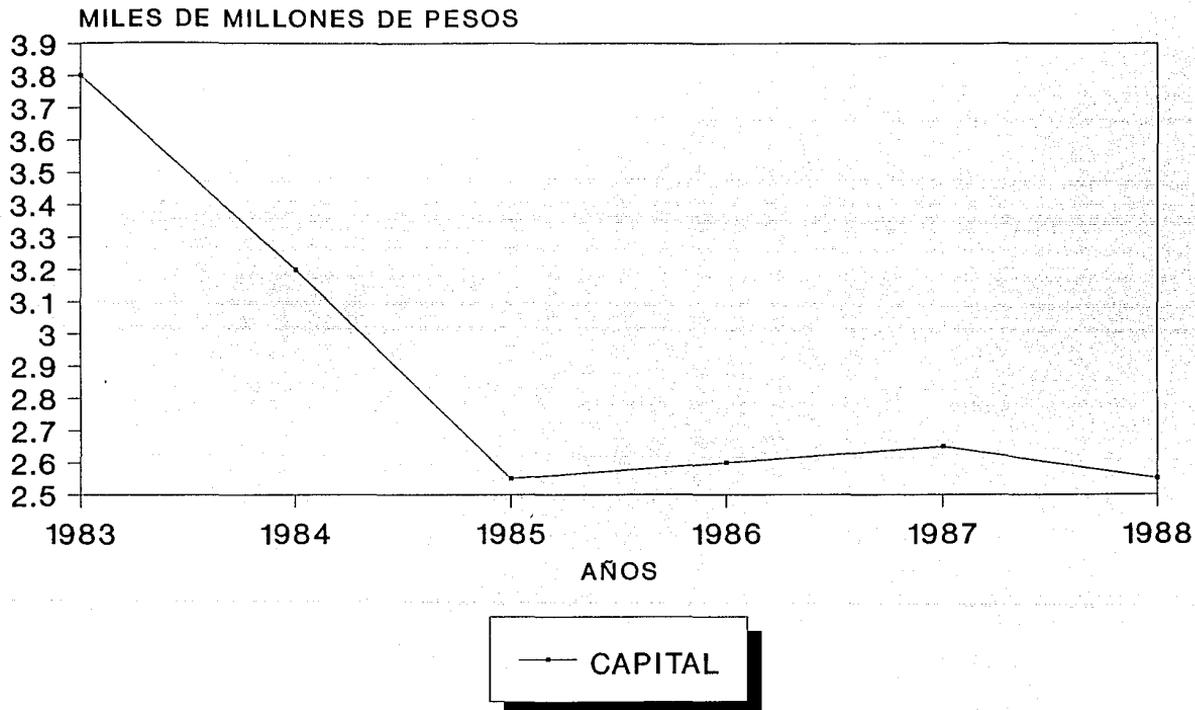


—•— CAPACIDAD REAL —+— CAPACIDAD POTENCIAL

FUENTE: CNIC
CONGRESO 1989

GRAFICA 2.6

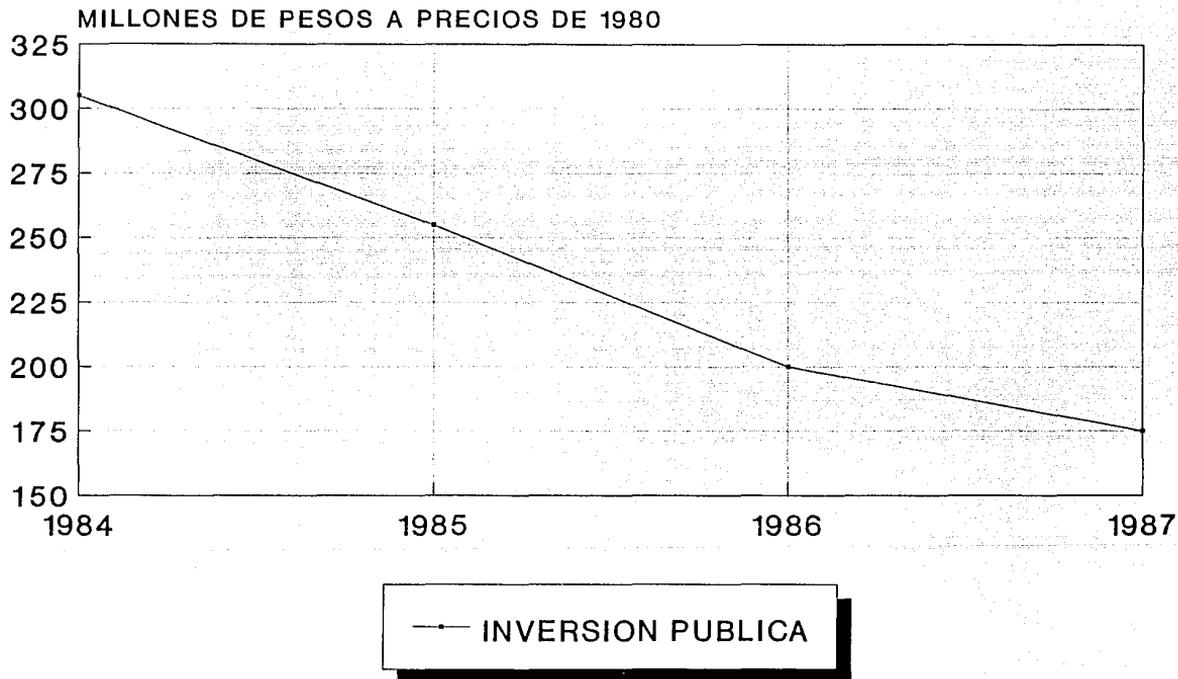
VARIACION DEL CAPITAL PROMEDIO REAL DE EMPRESAS DE LA CONSTRUCCION 1983-1988



FUENTE: REVISTA CNIC N° 412

GRAFICA 2.7

INVERSION PUBLICA FEDERAL REALIZADA 1984 - 1988



FUENTE: CNIC CONGRESO 1989.

GRAFICA 2.8

CAPITULO 3.

MARCO DE PARTICIPACION DE LA INVERSION PRIVADA Y PARTICIPACION PUBLICA, SEGUN EL NUEVO ESQUEMA DE OBRA CARRETERA CONCESIONADA.

3.1 DEFINICIONES.

EN ESTE APARTADO ANALIZARE ALGUNOS TERMINOS QUE CONSIDERO IMPORTANTES PARA PERSONAS AJENAS AL AMBIENTE INGENIERIL Y DE CONCESIONES:

CONCESION ADMINISTRATIVA: ACTO ADMINISTRATIVO POR MEDIO DEL CUAL LA ADMINISTRACION PUBLICA CONFIERE A ALGUNA PERSONA, FISICA O MORAL, EN FORMA TEMPORAL, VENTAJAS O DERECHOS ESPECIALES SOBRE EL DOMINIO DEL ESTADO, SUJETO A DETERMINADAS CARGAS Y OBLIGACIONES.

CONCESION DE SERVICIOS PUBLICOS: PROCEDIMIENTO POR EL QUE LA AUTORIDAD CONFIA A UNA PERSONA (CONCESIONARIO) EL MANEJO DE UN SERVICIO PUBLICO, BAJO EL CONTROL DE LA AUTORIDAD CONCEDENTE, MEDIANTE UNA REMUNERACION QUE PERCIBIRA EL CONCESIONARIO MEDIANTE CUOTAS O TARIFAS.

EN RELACION CON LOS TERMINOS INGENIERILES TENEMOS:

CONCURSO: ES OBLIGACION DE TODO ORGANISMO PUBLICO EL LANZAR A LICITACION PUBLICA LA CONSTRUCCION DE CUALQUIER OBRA, Y CUMPLIR CON LO ORDENADO POR LAS LEYES Y REGLAMENTOS QUE SE RELACIONEN.

PLIEGO GENERAL DEL CONCURSO: CONSISTE EN UN DOCUMENTO QUE CONTIENE UNA SERIE DE CLAUSULAS EN DONDE SE ESPECIFICA LA NATURALEZA DEL CONCURSO Y TODAS LAS CONDICIONES QUE REQUIEREN SER CUMPLIDAS PARA PODER SER CONCURSANTE.

AFORO Y COMPOSICION VEHICULAR: ES LA CANTIDAD DE VEHICULOS QUE PASAN POR UN PUNTO DE LA CARRETERA EN UNA UNIDAD DE TIEMPO; QUE PUEDE SER UN DIA, UNA SEMANA, UN AÑO. NORMALMENTE UTILIZAMOS LA UNIDAD DIA PARA CALCULO DEL

AFORO, PERO PARA CALCULO FINANCIERO SE USA EL MES O EL TRIMESTRE. PARA EFECTOS DEL ANALISIS FINANCIERO ESTE DATO ES OTORGADO POR LA SECRETARIA JUNTO CON LOS PAPELES Y ESPECIFICACIONES DEL CONCURSO. ADICIONALMENTE NOS ACLARA LA COMPOSICION VEHICULAR, QUE CONSISTE EN LA PROPORCION DE LOS DIFERENTES TIPOS DE VEHICULOS COMO SON COCHES, CAMIONES Y AUTOBUSES.

TARIFA ES LA CUOTA QUE SE DEBE PAGAR PARA PODER HACER USO DE LA AUTOPISTA EN EL TRAMO CORRESPONDIENTE. ESTE DATO TAMBIEN ES FACILITADO POR LA SECRETARIA PARA EFECTOS DEL ANALISIS FINANCIERO Y ES AUTORIZADO POR LA SECRETARIA DE HACIENDA.

MINISTRACION: ES LA PROBABLE ESTIMACION DE AVANCE DE OBRA EN UN CIERTO PERIODO. PARA EFECTOS DEL CONSTRUCTOR PUEDE SER QUINCENAL, O MENSUAL; PARA EFECTO DE ANALISIS FINANCIERO SE REQUIERE EN TERMINOS MENSUALES, TRIMESTRALES O ANUALES. ESTE DATO ES RESPONSABILIDAD DE LA EMPRESA CONSTRUCTORA QUIEN DEBE REALIZAR LOS CALCULOS NECESARIOS PARA COSTEAR LA OBRA.

CONVOCATORIA: ES UN DOCUMENTO QUE NOS INDICA EL TIPO DE OBRA QUE SE PRETENDE REALIZAR, ASI COMO LAS CARACTERISTICAS DE LAS EMPRESAS QUE PUEDEN PRESENTARSE A SOLICITAR LA DOCUMENTACION Y ESPECIFICACIONES DEL PROYECTO. NORMALMENTE SALEN PUBLICADAS EN LOS PERIODICOS.

SINDICATO DE BANCOS: ES LA REUNION DE DOS O MAS BANCOS CON OBJETO DE LOGRAR EL FONDEO PARA EL FINANCIAMIENTO DE UN PROYECTO. EN EL CASO DE LA CARRETERA CUERNAVACA - ACAPULCO, BANCA SERFIN ES EL BANCO QUE LIDEEA EL SINDICATO DE BANCOS. (VER REVISTA NUMERO 269 DEL COLEGIO DE INGENIEROS CIVILES)

3.2 EJEMPLO REAL DE UN CONTRATO DE OBRA PUBLICA Y DE UN CONTRATO DE OBRA CONCESIONADA.

A CONTINUACION, EXPONDRE COMO EJEMPLO REAL DE OBRA PUBLICA, LA CONSTRUCCION DEL PUENTE HUIMANGUILLO, EN EL ESTADO DE TABASCO, QUE OFRECE PARA EFECTOS DE EJEMPLO, TODAS LAS VENTAJAS.

PARA EJEMPLIFICAR EL ESQUEMA DE CONCESION DE CARRETERAS, Y LA ADJUDICACION DE UNA CONCESION, TOMO EL CONCURSO DEL TRAMO DE TIERRA COLORADA - ACAPULCO, EL CUAL DIO ORIGEN A LA CONCESION DE NUESTRO EJEMPLO FINANCIERO : LA CARRETERA CUERNAVACA - ACAPULCO QUE REPRESENTA UNA DE LAS CONCESIONES MAS IMPORTANTES , TANTO POR SU MONTO DE MAS DE 1.4 BILLONES DE PESOS, COMO POR SU IMPORTANCIA TURISTICA Y DE DESARROLLO REGIONAL; PERO TAMBIEN POR LOS RETOS QUE DESDE EL PUNTO DE VISTA INGENIERIL SE PRESENTAN, YA QUE SU GRADO DE DIFICULTAD ES ELEVADO, POR LOS PUENTES QUE SE REQUIEREN PARA SU CONSTRUCCION, ASI COMO POR LAS ESPECIFICACIONES DE PENDIENTE Y GRADO DE CURVATURA, PARA QUE SEA, EN VERDAD, UNA AUTOPISTA SEGURA, RAPIDA Y AGRADABLE.

EL PROCEDIMIENTO PARA PRESENTAR UN CONCURSO DE OBRA TRADICIONAL ANTE LA SECRETARIA ES EL SIGUIENTE:

- 1.- SE OBTIENE LA CONVOCATORIA DEL CONCURSO DE LA OBRA. (ANEXO 1) ESTE DOCUMENTO SE PUEDE OBTENER EN LOS PERIODICOS EN DONDE LA SECRETARIA TIENE OBLIGACION DE PUBLICAR, Y EN LA PROPIA SECRETARIA.
- 2.- EXISTE UN PERIODO DE INSCRIPCION Y SELECCION. LA SELECCION ES EN BASE A LO DISPUESTO EN LA CONVOCATORIA EN DONDE SE ESPECIFICA LA NATURALEZA DEL CONCURSO, SU MONTO, EL CAPITAL CONTABLE DE LAS EMPRESAS QUE ASPIRAN A DAR UNA POSTURA SOBRE LA OBRA, ETC.
- 3.- A LOS ASPIRANTES SELECCIONADOS SE LES VENDE LA DOCUMENTACION. ESTA DOCUMENTACION INCLUYE:

A. - PLIEGO GENERAL DEL CONCURSO (ANEXO 2).

B. - FORMATO DE FIANZA (ANEXO 3). QUE DEBE SER PRESENTADO LLENO A LA SECRETARIA PARA PODER CONCURSAR; PUDE SER DE DOS TIPOS: POR ANTICIPO, Y POR OBRA DETERMINADA.

C. - MACHOTE DE CONTRATO DE OBRA PUBLICA A PRECIOS UNITARIOS Y TIEMPO DETERMINADO (ANEXO 4). QUE TAMBIEN DEBE SER LLENADO Y ACOMPAÑADO POR CATALOGO DE CONCEPTOS Y CATALOGO DE PRECIOS UNITARIOS.

D. - FORMATO DE PROPOSICION. (ANEXO 5). EL CUAL ES LA PROPOSICION QUE LA CONSTRUCTORA OFRECE A LA SECRETARIA EN RELACION AL PROYECTO.

4.- SE DISPONE DE UN TIEMPO DE ESTUDIO Y PREPARACION DE LA OFERTA. VARIA ENTRE 15 Y 30 DIAS GENERALMENTE.

5.- SE PRESENTA LA OFERTA POR PARTE DE LAS CONSTRUCTORAS ACOMPAÑADA CON UN CHEQUE DE GARANTIA. A LA RELACION DE OFERTANTES SE LE LLAMA ACTA PRIMERA (ANEXO 6).

6.- LA SECRETARIA REQUIERE DE 15 DIAS AL MENOS PARA REVISAR LAS OFERTAS Y EMITIR UN FALLO. A ESTE FALLO SE LE LLAMA ACTA SEGUNDA (ANEXO 7).

7.- SE DA EL FALLO Y LA CONSTRUCTORA QUE GANA DEBE PRESENTAR LA FIANZA; A LOS DEMAS OFERTANTES SE LES DEVUELVE SU CHEQUE DE GARANTIA.

8.- LA OBRA SE INICIA NORMALMENTE 15 DIAS DESPUES DE FIRMADO EL CONTRATO, PERMITIENDO CON ELLO LA MOVILIZACION, FIRMA DE FIANZAS Y REVISION DEL PROGRAMA DE OBRA.

EL PROCEDIMIENTO PARA EL CONCURSO DE OBRA CONCESIONADA ES BASICAMENTE EL MISMO PERO LA DOCUMENTACION ES DIFERENTE. SE REALIZA DE LA SIGUIENTE MANERA:

SE LANZA LA CONVOCATORIA, ANEXO 8, LA CUAL, ENTRE OTROS PUNTOS IMPORTANTES ESPECIFICA LA CREACION DE UNA EMPRESA CON UN CAPITAL MINIMO DE 20,000 MILLONES DE PESOS; ASI COMO EL PAGO PARA LA ENTREGA DE DOCUMENTACION. ESTA DOCUMENTACION DEBERA ESTAR ACOMPAÑADA, CUANDO SE ENTREGUE, DE UN CHEQUE CERTIFICADO POR 3,000,000,000.00 (TRES MIL MILLONES DE PESOS) COMO GARANTIA DE DICHA PROPOSICION.

EL ANEXO 9 SE REFIERE AL PLIEGO GENERAL DEL CONCURSO, QUE NO ES OTRA COSA QUE LAS ESPECIFICACIONES QUE REGIRAN EN LA PRESENTACION DE LA PROPOSICION CON EL FORMATO QUE EXIGE LA SECRETARIA; TAMBIEN EL LUGAR, FECHA Y HORA EN QUE SE CELEBRARA EL

CONCURSO. ADICIONALMENTE, ESTE DOCUMENTO EN SUS ESPECIFICACIONES, NOS OBLIGA A ENTREGAR UN ANALISIS FINANCIERO QUE APOYE LA PROPOSICION, ASI COMO DOCUMENTO DE COMPROMISO DE UNA SOCIEDAD NACIONAL DE CREDITO QUE APOYE FINANCIERAMENTE LA PROPOSICION.

TAMBIEN INCLUYO EN LA DOCUMENTACION, ANEXO 10, COPIA DEL PROYECTO DEL TITULO DE CONCESION, ASI COMO EL REGLAMENTO A QUE SE SUJETARA LA EXPLOTACION DE LA CONCESION. ANEXO 11.

YA QUE ES UNA OBRA CONCESIONADA, LA SECRETARIA FACILITA CIERTOS DATOS PARA EFECTO DEL ANALISIS FINANCIERO, COMO LAS TARIFAS AUTORIZADAS PARA EL ANALISIS DEL TIEMPO DE CONCESION; TAMBIEN HACE LLEGAR OFICIO EN DONDE NOS DA EL AFORO DE LA CARRETERA Y LA PROYECCION DEL AFORO EN EL TRANCURSO DEL TIEMPO, ES DECIR, EL PORCENTAJE DE INCREMENTO ANUAL (ANEXO 12).

EL ACTA PRIMERA Y SEGUNDA SON IDENTICAS A LAS DE UN CONTRATO POR OBRA PUBLICA, SIN EMBARGO PARA CONTINUAR EL EJEMPLO REAL AGREGO COMO ANEXO 13, EL ACTA PRIMERA, Y COMO ANEXO 14, EL ACTA SEGUNDA DEL CONCURSO TIERRA COLORADA - ACAPULCO, QUE LUEGO SE AMPLIO DESDE CUERNAVACA HASTA ACAPULCO Y ES LA CARRETERA QUE TENDREMOS COMO CASO REAL.

LAS CONDICIONES PARA PRESENTAR PROPUESTAS EN EL SISTEMA TRADICIONAL SON:

- 1.- TENER UN CAPITAL CONTABLE MINIMO.
- 2.- TENER REGISTRO EN EL PADRON DE CONTRATISTAS DE LA SECRETARIA DE PROGRAMACION Y PRESUPUESTO.
- 3.- TENER REGISTRO VIGENTE EN LA CAMARA NACIONAL DE LA INDUSTRIA DE LA CONSTRUCCION.
- 4.- SER UNA EMPRESA LEGALMENTE CONSTITUIDA.
- 5.- EXISTE EL PAGO DE ANTICIPOS.
- 6.- FIANZAS SOBRE ANTICIPOS
- 7.- ELABORACION DE UN CONTRATO DE OBRA PUBLICA.
- 8.- EXISTEN ESTIMACIONES PARCIALES.
- 9.- ENTREGA DE LA OBRA AL TERMINAR LA CONSTRUCCION.

LAS CONDICIONES PARA PRESENTAR PROPUESTAS EN EL SISTEMA DE OBRA CONCESIONADA:

1.- SER PERSONAS FISICAS O MORALES QUE REUNAN LOS REQUISITOS A QUE SE REFIERE EL ARTICULO 12 DE LA LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION.

2.- RELACION DE PERSONAS FISICAS O MORALES QUE VAYAN A PARTICIPAR COMO ACCIONISTAS DE LA SOCIEDAD MERCANTIL QUE SE CONSTITUYA PARA OBTENER LA TITULARIDAD DE LA CONCESION, CUYO OBJETO SOCIAL SEA CONSTRUIR, CONSERVAR Y EXPLOTAR LA CARRETERA MOTIVO DE LA CONCESION, TENER DOMICILIO EN LA ZONA DE LA CONSTRUCCION DE LA OBRA, Y SU DURACION SEA EL TIEMPO QUE FUE OTORGADO DE CONCESION, ASI COMO TENER UN CAPITAL SOCIAL DE 20,000 MDP. (VEINTE MIL MILLONES DE PESOS).

3.- NO EXISTEN ANTICIPOS NI ESTIMACIONES, ES DECIR, NO SE TIENE LA POSIBILIDAD DE FINANCIARSE .

4.- ENTREGA DE LA OBRA NO AL TERMINAR LA CONSTRUCCION SINO AL TERMINO DEL PERIODO DE CONCESION.

5.- SE DEBEN HACER PAGOS DE VARIOS CONCEPTOS COMO POR EJEMPLO: PAGO DE UNA CONTRAPRESTACION A LA SECRETARIA DE 0.5% DE LOS INGRESOS, PAGO DE UNA FIANZA DE 16,000 MDP QUE SE VA REDUCIENDO CONFORME PASA EL TIEMPO DE CONSTRUCCION Y DE CONCESION, PAGO DE UN SEGURO CONTRA DAÑOS PROPIOS A LA CONSTRUCTORA, DAÑOS A LA CARRETERA Y DAÑOS A TERCEROS.

EN EL SIGUIENTE APARTADO SE REALIZARA UNA COMPARACION ENTRE AMBOS ESQUEMAS EL CUAL ESPERO SEA BASTANTE ILUSTRATIVO.

3.3 ANALISIS COMPARATIVO

CUANDO A UN SUPERINTENDENTE DE OBRA SE LE DA LA NOTICIA DE QUE "SE AGOTO LA ASIGNACION", ES COMO UNA CUBETADA DE AGUA FRIA YA QUE ESTA PERSONA SABE LA GRAVEDAD DE LA SITUACION TRAS ESA NOTICIA. SABE QUE HASTA ESE MOMENTO SE HA TRABAJADO EN FORMA INTENSA Y QUE A PARTIR DE ESE MOMENTO NO ES POSIBLE CONTINUAR EN ESE RITMO, QUE TENDRA QUE REDUCIR SU PERSONAL Y EQUIPO YA QUE EL SUBUTILIZARLO TRAERA MAS COSTO SIN PRODUCCION.

ES LA NOTICIA QUE PUEDE AFECTAR DE TAL MANERA LA OBRA QUE INCLUSIVE SE TEME EL CIERRE. AFECTA TANTO AL GOBIERNO COMO AL CONSTRUCTOR. ESTE PROBLEMA SE ORIGINA SIN DUDA, EN LA DIFICULTAD DEL GOBIERNO FEDERAL PARA EJECUTAR TODA LA OBRA REQUERIDA.

PERO PARTAMOS DE QUE TENEMOS UNA CONSTRUCTORA, ESTAMOS A FIN DE AÑO O A PRINCIPIOS DEL SIGUIENTE Y NOS DAMOS CUENTA DE QUE NO TENEMOS LA CANTIDAD DE OBRA MINIMA PARA LOGRAR NUESTRO PUNTO DE EQUILIBRIO. POR LO TANTO SE DISPONE AL GERENTE PARA QUE MANTENGA "LA CARGA DE CONTRATACION" PUES ES LA VIDA DE LA ORGANIZACION.

LA FORMA TRADICIONAL DE INCREMENTAR LA CARGA DE CONTRATACION, ES REVISAR LAS CONVOCATORIAS DE LAS SECRETARIAS QUE SON AFINES CON NUESTRO GIRO, EN ESTE CASO LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES, ES LA QUE DEBEMOS MANTENER MUY CERCA DE NUESTRO DIRECTORIO TELEFONICO. EXISTEN OTRAS SECRETARIAS Y EMPRESAS PARAESTATALES QUE LANZAN CONVOCATORIAS Y PUEDE SER ALGUNA OBRA QUE NOS SEA ATRACTIVA POR LO QUE DEBEMOS AMPLIAR NUESTRO AMBITO DE CLIENTES DE MANERA DE GARANTIZAR EL VOLUMEN MINIMO DE CONTRATACION.

TODOS LOS CONCURSOS TRADICIONALES DE OBRA SE RIGEN COMPLETAMENTE POR LA LEY DE OBRAS PUBLICAS.

LA FALTA DE ASIGNACION DE LA QUE VENIAMOS PLATICANDO ARRIBA, SE ELIMINA CON EL

ESQUEMA DE OBRA CONCESIONADA YA QUE EVITA A LAS EMPRESAS CONSTRUCTORAS UNA SERIE DE PROBLEMAS QUE SE HAN TENIDO QUE AFRONTAR DURANTE MUCHO TIEMPO, ENTRE LOS QUE SOBRESALE EL NO TENER RECURSOS SUFICIENTES Y OPORTUNOS .

EL ESQUEMA DE OBRA CONCESIONADA NOS DA LA OPORTUNIDAD DE PODER TRABAJAR PLANEANDO MEJOR LA OBRAS AL TENER LA CERTIDUMBRE EN CUANTO A DISPONIBILIDAD DE ASIGNACION PERO NOS IMPONE TAMBIEN LA OBLIGACION DE SER MUCHO MAS EFICIENTES, PORQUE DE LO CONTRARIO LAS CONSECUENCIAS PUEDEN SER MUY GRAVES. POR EJEMPLO, LA DEFICIENCIA EN CALIDAD DE LA CARPETA ASFALTICA, NOS OBLIGARA A TENER QUE REENCARPETAR ANTES DE TIEMPO CON LOS INCREMENTOS EN LOS COSTOS DE MANTENIMIENTO. SI LA DEFICIENCIA FUERA EN TIEMPO, ES DECIR, QUE LA CONSTRUCCION DE LA CARRETERA SE LLEVARA MAS TIEMPO DEL PLANEADO, LAS CONSECUENCIAS PODRIAN SER MUY GRAVES YA QUE EL TIEMPO DE CONCESION INCLUYE EL TIEMPO DE CONSTRUCCION, AL TARDARSE MAS LA CONSTRUCCION, EL TIEMPO DE EXPLOTACION EVIDENTEMENTE SE REDUCE CON LA POSIBILIDAD DE QUE NO SE RECUPERE LA INVERSION, POR OTRO LADO, SE INCREMENTARIA LA CARGA FINANCIERA YA QUE LOS INTERESES CORRESPONDIENTES AL TIEMPO ADICIONAL QUE TARDAMOS EN CONSTRUIR PUEDEN HACER QUE EL PROYECTO NUNCA SE RECUPERE.

DESDE EL PUNTO DE VISTA TECNICO LA DIFERENCIA MAS IMPORTANTE ENTRE EL NUEVO ESQUEMA DE CONCESION Y EL TRADICIONAL DE OBRA PUBLICA ES QUE DEBE CONSIDERARSE QUE LA SECRETARIA EXIGE A LA CONCESIONADA, UNA OBRA DADA, CON ESPECIFICACIONES DE CALIDAD CLARAS, PERO SOLO ENTREGA DE MANERA INFORMATIVA ALGUNOS DATOS GENERALES DEL TRABAJO A EJECUTAR COMO POR EJEMPLO:

- 1.- PLANOS DE PROYECTO PRELIMINARES.
- 2.- VOLUMENES DE OBRA POR EJECUTAR (PERO SIN COMPROMISO DE EXACTITUD).
- 3.- ESPECIFICACIONES DE CONSTRUCCION.
- 4.- PLANOS DE LOCALIZACION DE BANCOS.

ES DECIR NO EXISTE UN PROYECTO DEFINITIVO, ADEMAS TODAS LAS ACTIVIDADES COMO SON

- 1.- DETERMINACION DE VOLUMENES Y CLASIFICACION DE MATERIALES.
- 2.- PROGRAMA DE CONSTRUCCION DE OBRA.
- 3.- GRADO DE DIFICULTAD PARA LA OBRA A EJECUTAR.
- 4.- PRECIOS DE LOS MATERIALES.
- 5.- COSTO DE LA MANO DE OBRA DEL LUGAR.

- 6.- PLANEACION DE LA OBRA.
- 7.- CAMINOS DE ACCESO NECESARIOS.
- 8.- LOCALIZACION DE NUEVOS BANCOS SI LOS ENUNCIADOS A LA FECHA DE CONCURSO RESULTAN NO CUMPLIR CON LA CALIDAD O ALGUN OTRO REQUISITO ETC.

CONSTITUYEN ASPECTOS DE LA "EXCLUSIVA RESPONSABILIDAD DEL CONCESIONARIO".

LA CALIDAD TECNICA DE LOS PRESUPUESTOS DEBE SER POR LO TANTO MUCHO MAS CALIFICADA, PUES LAS REPERCUSIONES EN COSTOS PUEDEN CAUSAR PROBLEMAS ECONOMICOS MUY IMPORTANTES Y SIN POSIBILIDAD DE RECLAMAR AUMENTO DE OBRA O ALGUN OTRO CONCEPTO.

SIEMPRE LAS EMPRESAS CONSTRUCTORAS HABIAN VENIDO MANEJANDO TODAS ESTAS RESPONSABILIDADES, PERO ALGUNAS DE ELLAS HAN SIDO TRADICIONALMENTE DE LA EXCLUSIVA RESPONSABILIDAD DE LA SECRETARIA.

PRACTICAMENTE EL ESQUEMA DE OBRA CONCESIONADA EN EL SENTIDO DE LA OBRA TIENE GRAN SIMILITUD CON EL TIPO DE OBRA LLAMADO "LLAVE EN MANO", DONDE NO HAY RECLAMOS Y ES OBLIGACION DE LA CONSTRUCTORA ENTREGAR LA OBRA FUNCIONANDO, LO QUE OBLIGA A PROFUNDIZAR LOS ESTUDIOS PARA COTIZAR UNA OBRA.

POR EJEMPLO, EN LOS ASPECTOS TECNICOS PARA LA ELABORACION DE LA PROPUESTA SE OBLIGA A MODIFICAR EN LOS CONCEPTOS SIGUIENTES:

A.- PLANEACION.- LA PLANEACION DE LA OBRA ADQUIERE GRAN IMPORTANCIA DESDE LA ETAPA DE PRESUPUESTACION PARA PRESENTAR LA OFERTA, EN LOS ASPECTOS: PROCEDIMIENTOS CONSTRUCTIVOS, GRUPOS DE EQUIPOS Y SUMINISTROS DE MATERIALES. EN ESTA ETAPA DE PLANEACION, ES AHORA MAS QUE NUNCA NECESARIA LA COLABORACION DE INGENIEROS DE MUCHA EXPERIENCIA QUE SEAN LOS ENCARGADOS DE REALIZAR LOS TRABAJOS. EL CONOCIMIENTO DE LAS CARACTERISTICAS DE LA ZONA EN CUANTO TIPOS DE MATERIALES, CLIMA, VIAS DE COMUNICACION Y ACCESOS, DISPONIBILIDAD DE MANO DE OBRA CALIFICADA Y NO CALIFICADA, INFRAESTRUCTURA, POBLADOS, OBTENCION DE MATERIALES E INSUMOS ETC.

LOS TIPOS DE ACTIVIDAD Y TIEMPOS DE EJECUCION EN DIFERENTES EPOCAS DEL AÑO SON TEMAS AMPLIAMENTE DISCUTIDOS Y ANALIZADOS CON PERSONAL EXPERIMENTADO

DE CADA ORGANIZACION PARA "ESTAR PREPARADOS EN CASO DE GANAR EL CONCURSO".

B.- VISITA AL SITIO DE LA OBRA.- LA VISITA AL SITIO DE LOS TRABAJOS Y RECORRIDO INTEGRO DEL TRAZO DEL CAMINO, LA VISITA A LOS BANCOS DE MATERIAL, PARA CONOCER SU CALIDAD, POTENCIALIDAD Y CONDICIONES DE EXPLOTACION, ASI COMO PAGO DE REGALIAS DEBE SER REALIZADA POR PERSONAL EXPERIMENTADO. CUANDO EN EL ESQUEMA DE OBRA PUBLICA, COMO LA SECRETARIA INDICABA DONDE Y CUANTO Y ERA DE SU RESPONSABILIDAD LA CALIDAD Y LOS VOLUMENES DE LOS MATERIALES, LA CONSTRUCTORA NO HACIA NADA PARA VERIFICAR LA CALIDAD DE ESTOS NI SU CANTIDAD.

AHORA ESTOS CONCEPTOS SON DE ABSOLUTA RESPONSABILIDAD DE LA CONSTRUCTORA Y COMO ESTA BIEN CLARO, "NO SE ACEPTAN RECLAMOS".

C.- PROGRAMACION.- LA PROGRAMACION DE LA OBRA POR EJECUTAR ES ESENCIAL Y DEBERA CUMPLIRSE CON PRECISION. YA QUE ADEMÁS DE LO ANOTADO ARRIBA EN ESTE SENTIDO Y QUE ES DE VITAL IMPORTANCIA, CON BASE EN LA PLANEACION GENERAL DE CONSTRUCCION Y LA PROGRAMACION DE TODOS LOS INSUMOS SE PUEDEN OBTENER AHORROS SUSTANCIALES EN FLETES, RENTAS ETC.

LA PROGRAMACION DEBE SER UN INSTRUMENTO QUE ELIMINE LOS ARRANQUES PRECIPITADOS CON POCO RENDIMIENTO Y ALTO COSTO O BIEN LA INFRAESTRUCTURA SUBUTILIZADA. LA UTILIZACION PARCIAL DE LOS EQUIPOS Y EL SOBRECOSTO DEBIDO AL PROCEDIMIENTO CONSTRUCTIVO SON CONCEPTOS QUE DEBERAN CONSIDERARSE EN LA REALIZACION DEL PRESUPUESTO PORQUE DESPUES NO SE PODRA CORREGIR.

LA PROGRAMACION EN LA ENTRADA DE ALGUN EQUIPO GRANDE DEBE SER EXACTA PUES SU COSTO POR HORA ES MUY ALTO Y SI ALGUNA ACTIVIDAD EN LINEA SE RETRASA ADEMÁS DE OBLIGARNOS A PAGAR EXTRA SEGURAMENTE NO SALDREMOS A TIEMPO CON EL PROGRAMA GENERAL.

DEBIDO A LA CONTRACCION DEL MERCADO DE LA CONSTRUCCION, LAS EMPRESAS DEJARON DE ADQUIRIR EQUIPO DURANTE VARIOS AÑOS Y UNA OBRA CON ESTE ESQUEMA DE TRABAJO INTENSO Y FIRME DURANTE UNO O VARIOS AÑOS QUE LES PERMITA TENER SEGURIDAD ECONOMICA CON UNA CUANTIA DETERMINADA ES LA OPORTUNIDAD PARA MEJORAR Y MODERNIZAR SU EQUIPO PARTE VALIOSISIMA DE SU ACTIVO FIJO.

D. - CALIDAD DE LA OBRA.- EN ESPECIAL SI EN UNA OBRA EXISTEN CAÑADAS Y RIOS DE CIERTA IMPORTANCIA LA OBRA SE VUELVE RELEVANTE Y PUEDE LLEGAR A SER MUY IMPORTANTE COMO LA CARRETERA CUERNAVACA - ACAPULCO, EN DONDE SE TIENEN ADEMÁS OTRAS DOS CARACTERÍSTICAS IMPORTANTES: LAS PENDIENTES Y EL GRADO DE CURVATURA QUE DEBEN SER LO SUFICIENTEMENTE SUAVES Y AMPLIAS COMO PARA QUE UN AUTOMOVIL CONTINUE SU MARCHA SIN REDUCIR SU VELOCIDAD DE 110 KM/H.

DESDE EL PUNTO DE VISTA FINANCIERO, PARA APRECIAR LAS DIFERENCIAS, SE DEBE LEER CUIDADOSAMENTE TODAS Y CADA UNA DE LAS CLAUSULAS QUE SE INCLUYEN EN EL PLIEGO GENERAL DEL CONCURSO; Y NO SOLO LEERLAS, SINO INTERPRETARLAS, YA QUE LO QUE SE INTERPRETE SERA BASE DEL ANALISIS FINANCIERO, Y CON ELLO, LOS RESULTADOS QUE NOS ARROJE.

EXISTEN VARIOS DETALLES QUE A PRIMERA VISTA NO NOS DICEN TODO LO QUE ENCIERRAN, PERO CONLLEVAN COMPLICACIONES. POR EJEMPLO, QUE SE DEBERA CREAR PARA ESTE EFECTO UNA SOCIEDAD MERCANTIL, CON CAPITAL SOCIAL DE 20,000 MILLONES DE PESOS SUSCRITO Y PAGADO AL MOMENTO DE QUE SE OTORQUE EL TITULO DE CONCESION. ESTE REQUISITO PUDIERA LLEVAR CARGA FINANCIERA, POR EJEMPLO, QUE NO DEBE SER PASADA POR ALTO, ASIMISMO GASTOS QUE PUEDEN IMPACTAR EN LA RENTABILIDAD DE NUESTRO PROYECTO.

TAMBIEN EXISTEN GASTOS, COMO LOS DE SUPERVISION QUE NO SE EXPRESAN CLARAMENTE; EL CONCEPTO DE SEGUROS Y FIANZAS, QUE POR ESTOS MONTOS YA ES UN CONCEPTO DE COSTO IMPORTANTE; EL ANALISIS DE OPERACION DE LA CARRETERA, REPRESENTA UN GASTO MUY IMPORTANTE; Y OTRO QUE TAMBIEN NO ESTAMOS ACOSTUMBRADOS A VER EN OBRA TRADICIONAL, Y QUE DEBEMOS CONSIDERAR ES EL MANTENIMIENTO DE LA CARRETERA, YA QUE DURANTE LA CONCESION DEBE ESTAR EN OPTIMAS CONDICIONES Y ESTA NOS LLEVA VARIOS AÑOS. EN EL CASO QUE NOS OCUPA LA CONCESION ES DE 18 AÑOS 8 MESES.

TODOS ESTOS CONCEPTOS SERAN ABORDADOS EN LA HOJA DE CALCULO QUE SE DISEÑARA MAS ADELANTE, Y ENTONCES TENDREMOS OPORTUNIDAD DE EXPLICAR CLARAMENTE ESTE TIPO DE DATOS CARACTERISTICOS DE LA CONTRATACION DE OBRA CONCESIONADA.

CONCLUSIONES.

EL GOBIERNO DE LA REPUBLICA HA LANZADO A TRAVES DE LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES EL ESQUEMA DE OBRAS PUBLICAS CONCESIONADAS, YA QUE EN LAS CONDICIONES ACTUALES DE CRISIS DE LIQUIDEZ DEL GOBIERNO FEDERAL ES IMPOSIBLE CONTINUAR CON EL ESQUEMA DE DESARROLLO DE LA INFRAESTRUCTURA PUBLICA DEL PAIS.

ESTE ESQUEMA DE OBRA CONCESIONADA TIENE COMO OBJETIVO LA CANALIZACION DE FONDOS DEL AHORRO NACIONAL, Y DE SER POSIBLE DEL EXTRANJERO, PARA SOLUCIONAR LOS REQUERIMIENTOS QUE TIENE MEXICO EN TAN BASICA INFRAESTRUCTURA.

LA ADOPCION DE ESTE NUEVO ESQUEMA LLAMA A UNA CUIDADOSA SELECCION DE LOS PROYECTOS A DESARROLLAR EN TERMINOS DE PRIORIDAD EN CUANTO A RESOLVER PROBLEMAS DE SATURACION, DONDE DEBEN TODAVIA ASEGURAR UNA RENTABILIDAD MINIMA ACEPTABLE, DESDE EL MOMENTO QUE SE PONE EN JUEGO EL MANEJO DE FONDOS PROVENIENTES DEL AHORRO NACIONAL.

EL DRASTICO CAMBIO QUE HA SUFRIDO NUESTRA ECONOMIA, PASANDO DE INFLACIONES ARRIBA DEL 160% ANUAL A TAN SOLO 30% EN CUESTION DE MESES, HA PRESIONADO LA BAJA DE LAS TASAS DE INTERES, EXPERIMENTANDO CAMBIOS, PERO AUN SE OFRECEN TASAS REALES ALTAS. EL GOBIERNO FEDERAL SE ENCUENTRA EN PROCESO DE LIBERAR LOS FONDOS INVERTIDOS EN CETES Y AHORA BONDES PARA FINANCIARSE. ESTA ES UNA DE LAS CAUSAS DE QUE LAS TASAS DE INTERES ESTEN BAJANDO .

EL FONDEO EXITOSO DE ESTOS PROYECTOS ESTA INTIMAMENTE LIGADO AL COMPORTAMIENTO DE ESTAS TASAS, DE FORMA QUE CON LAS TENDENCIAS ACTUALES SE ABRE LA POSIBILIDAD DE CAMBIAR DE UN SISTEMA FINANCIERO DE MUY CORTO PLAZO, A UNO QUE OFREZCA ALTERNATIVAS ATRACTIVAS DE INVERSION A MEDIANO Y LARGO PLAZO QUE ES EL AMBITO EN QUE SE DEBEN MANEJAR LOS PROYECTOS CONCESIONADOS.

PIENSO QUE LAS POLITICAS DE PRIVATIZACION, NO ENDEUDAMIENTO PUBLICO Y APERTURA COMERCIAL NO TIENEN MARCHA ATRAS, DE AHI QUE EL ESQUEMA DE OBRA CONCESIONADA PASA A SER UNO DE LOS MEDIOS VIABLES PARA EL DESARROLLO DE NUESTRO PAIS.

LA SECRETARIA HA LANZADO EL ESQUEMA DE CARRETERAS CONCESIONADAS SOBRE LA BASE DE CONCURSOS PUBLICOS SIENDO MUY CLARA EN SUS CRITERIOS DE ADJUDICACION, QUE SON:

- 1º PLAZO DE CONCESION.
- 2º MONTO DE LA OBRA.
- 3º PLAZO DE CONSTRUCCION.

EN PRIMER LUGAR Y DEFINITIVO, EN LA MAYORIA DE LAS DECISIONES, ES EL PLAZO DE CONCESION SOLICITADO POR LOS CONCURSANTES.

ESTE PARAMETRO LO ANTEPONE LA SECRETARIA AUN ANTES DEL MONTO DEL COSTO DE LA CARRETERA Y POR LO TANTO LOS CONCURSOS HAN PASADO A SER FINANCIEROS. LO ANTERIOR EN COMBINACION CON EL BAJO NIVEL DE ACTIVIDAD DE LA INDUSTRIA DE LA CONSTRUCCION Y CON LOS BAJOS AFOROS Y TARIFAS FIJADAS POR LA MISMA SECRETARIA, ESTAN PRESIONANDO EN EL ESTILO DE PARTICIPACION DE LAS CONSTRUCTORAS EN LOS CONCURSOS.

PIENSO QUE ESTO DESVIRTUA Y PONE EN RIESGO ESTE ESQUEMA DE DESARROLLO DE INFRAESTRUCTURA, SI BIEN EN LOS PRIMEROS CONCURSOS LA TENDENCIA FUE ALTOS MONTOS BAJOS PLAZO, POSTERIORMENTE SE PRESENTARON EMPRESAS CON BAJOS MONTOS Y BAJOS PLAZOS, MISMOS QUE SOLO PUEDEN ALCANZARSE ABSORBIENDO RIESGOS DE EJECUCION DE LOS TRABAJOS AL EXIGIR MAYOR PARTICIPACION DEL CAPITAL DE RIESGO, Y PLANTEAR BAJAS TASAS DE FINANCIAMIENTO.

EL TRATAMIENTO FISCAL DE LOS PROYECTOS CONCESIONADOS NO ES DIFERENTE AL DE EMPRESAS DE RECIENTE CREACION, POR LO QUE AL NO HABER UN ESQUEMA PREFERENCIAL (QUE SE BUSCA EN PLATICAS CON LAS AUTORIDADES CORRESPONDIENTES), LOS PROYECTOS PIERDEN VALIOSA LIQUIDEZ PARA ENFRENTAR LOS ENORMES GASTOS FINANCIEROS.

ESTA SITUACION RESTRINGE LAS OPCIONES DE FONDEO, PUES HOY POR HOY AUNQUE SIGUEN EN RETROCESO LAS TASAS DE INTERES, LAS TASAS MINIMAS ATRACTIVAS DE COLOCACION DE POTENCIALES INSTRUMENTOS DE FINANCIAMIENTO RESULTAN ELEVADAS PARA LA RENTABILIDAD DE ESTOS PROYECTOS.

ESTO ESTA LLEVANDO EL ESQUEMA A QUE LAS SOCIEDADES NACIONALES DE CREDITO LAS CONTEMPLAN COMO CREDITOS DIRECTOS (AL MENOS AL INICIO) QUEDANDO LA OPCION BURSATIL MUY RELEGADA.

TODA ESTA GAMA DE SITUACIONES, EN COMBINACION CON UNA SELECCION APENAS ADECUADA DE CARRETERAS RENTABLES, FORZA A LOS PARTICIPANTES A PRESIONAR EN LOS PLAZOS, LLEGANDOSE A OFERTAS DE MUY ALTO RIESGO, QUE PONEN EN PELIGRO ESTA MODALIDAD DE OBRA PUBLICA.

EN LA LUCHA POR OFERTAR ALTERNATIVAS AGRESIVAS, SE ESTA CAYENDO EN IRREGULARIDADES FINANCIERAS TALES COMO QUE LA SOCIEDADES NACIONALES DE CREDITO PARTICIPEN CON MAS DE UNA CONSTRUCTORA EN UN MISMO CONCURSO, VIOLANDOSE EL PRINCIPIO DE EXCLUSIVIDAD, POR LO QUE NO ES REALISTA HABLAR DE SOCIOS FINANCIEROS QUE COMPARTAN RIESGOS.

CAPITULO 4

VARIABLES ECONOMICO - FINANCIERAS CLAVES PARA EL ANALISIS FINANCIERO DE LA INVERSION PRIVADA EN CARRETERAS CONCESIONADAS.

4.1 IDENTIFICACION DE LAS VARIABLES CLAVE.

YÁ CON LA CONVOCATORIA DE OBRA CONCESIONADA Y CON LOS DOCUMENTOS QUE DEBIERON SER SOLICITADOS Y PAGADOS A LA SECRETARIA PARA SER INSCRITOS, COMO EMPRESA, A PRESENTAR PROPOSICION, SE PROCEDE A REALIZAR UN TRABAJO DE ANALISIS EN DONDE SE REQUIERE DE TODA LA EXPERIENCIA Y CUIDADO DE LAS PERSONAS MAS CALIFICADAS DE LA ORGANIZACION.

SE PROCEDE A ELABORAR UN PROGRAMA DE ACTIVIDADES Y A ASIGNAR RECURSOS HUMANOS, TÉCNICOS Y FINANCIEROS PARA EL LOGRO DEL OBJETIVO QUE SE REDUCE A GANAR EL CONCURSO.

POSTERIORMENTE, SE PROCEDE A REALIZAR UN ANALISIS TÉCNICO, DE DONDE SE DESPRENDEN LOS COSTOS BÁSICOS DE MATERIALES, MAQUINARIA, MANO DE OBRA Y COSTOS INDIRECTOS.

ADICIONALMENTE, PARA EL ANALISIS FINANCIERO DE UNA OBRA CONCESIONADA, SE DEBEN TOMAR EN CUENTA LOS PARAMETROS VISTOS EN LOS APARTADOS ANTERIORES, PERO QUE IDENTIFICAREMOS CLARAMENTE DE MANERA DE MANEJARLOS ADECUADAMENTE PARA BENEFICIO DEL PROYECTO.

LAS VARIABLES CLAVE QUE LA SECRETARIA ENTREGA POR MEDIO DE OFICIO, SON:

- EL AFORO Y COMPOSICION VEHICULAR; ANEXO 12.

- **TARIFA**; DEBIDAMENTE AUTORIZADAS POR SHCP, TAMBIEN POR TIPO DE VEHICULO Y POR SU PESO. ANEXO 12.

- **LA VARIACION DEL AFORO**, ES DECIR, LA TASA DE CRECIMIENTO DEL AFORO ANUAL. ANEXO 12.

AL AFORO, EN LA CORRIDA FINANCIERA LE LLAMO: **TRAFICO PONDERADO**, YA QUE DEBE SER PREPARADO PARA SER UTIL PARA FINES FINANCIEROS, EL PROCESO ES EL SIGUIENTE:

PARTE DE LOS DATOS QUE LA SCT HACE SABER A LOS INTERESADOS EN LA CONCESION POR MEDIO DE UNA CIRCULAR, EN ESTE CASO ES LA CIRCULAR NUMERO 2, QUE ES TAMBIEN, MI ANEXO NUMERO 12, EN DONDE ME INDICAN QUE EL VOLUMEN DE TRANSITO PROMEDIO DIARIO ANUAL (TPDA), ES DE 7,400 VEHICULOS, Y QUE EL TRANSITO BENEFICIADO SERA DE 4,070 Y VEHICULOS, ES DECIR, EL 55% DEL TRANSITO TOTAL.

ES DECIR $7,400 (.55) = 4,070$ VEHICULOS DIARIOS.

LA TARIFA, QUE EN LA CORRIDA FINANCIERA LE LLAMO: **TARIFA PONDERADA**, LA HE CALCULADO DE LA SIGUIENTE MANERA:

EN EL ANEXO NUMERO 12, ME INDICA LA SCT QUE LA COMPOSICION VEHICULAR DEL AFORO ES LA SIGUIENTE:

A = 81%

B = 5%

C = 14%

SE SOBRE ENTIENDE EN EL AMBIENTE DE LA SCT QUE LA "A" SIGNIFICA: AUTOMOVILES, "B" AUTOBUSES Y "C" CAMIONES. ASIMISMO NOS TRANSCRIBE EN ESTA MISMA CIRCULAR NUMERO 2 (ANEXO 12), LAS TARIFAS AUTORIZADAS PARA LA RECUPERACION DE LA INVERSION Y QUE HAN SIDO DEBIDAMENTE AUTORIZADAS POR LA SHCP, QUE SON:

A = \$ 20,000

B = \$ 37,000

C = \$ 45,000

LA TARIFA PONDERADA PARA ESTE TRAMO SE CALCULA ASI:

$$20,000 \times .81 + 37,000 \times .05 + 45,000 \times .14 = \$ 24,350$$

ESTAS TARIFAS SON, COMO SE INDICA EN LA PROPIA CIRCULAR, PARA EL TRAMO CARRETERO TIERRA COLORADA - ACAPULCO QUE CONSTA DE 47.3 KM., LA AMPLIACION DEL TRAMO HASTA CUENAVACA, ALCANZA LA DISTANCIA DE 262.27 KM. LA PROPORCION HACE QUE LA TARIFA PONDERADA ALCANCE LA CANTIDAD DE \$ 135,100.

ESTAS SERAN NUESTRAS VARIABLES CLAVE; YA QUE SERAN PUNTO DE PARTIDA DE LOS ANALISIS FINANCIEROS Y DE LAS SUPOSICIONES QUE TENAMOS QUE REALIZAR. EN CASO DE QUE ESTOS DATOS NO FUERAN LOS MISMOS QUE SE MANEJARAN YA EN LA REALIDAD, PODRIAN SER MOTIVO DE ACUERDO, SEGUN ASI LO EXPRESA CLARAMENTE EL PLIEGO GENERAL DEL CONCURSO, EN EL SENTIDO DE QUE, INCLUSIVE, SE EXTIENDA O REDUZCA EL PLAZO DE CONCESION.

OTRAS VARIABLES CLAVE, PERO BAJO LA RESPONSABILIDAD DE LA CONSTRUCTORA⁵ SON:

- COSTO Y TIEMPO DE LA CONSTRUCCION DE LA CARRETERA.
- COSTOS DE OPERACION
- COSTOS DE MANTENIMIENTO
- COSTOS Y GASTOS FINANCIEROS.

- COSTO Y TIEMPO DE LA CONSTRUCCION DE LA CARRETERA.

EL COSTO Y EL TIEMPO DE CONSTRUCCION DE LA CARRETERA, COMO YA HABIA PUNTUALIZADO, SON DOS CONCEPTOS IMPORTANTES YA QUE REPRESENTAN LA INVERSION Y SU DISTRIBUCION EN EL TIEMPO, EN EL CASO DE LA CARRETERA CUERNAVACA - ACAPULCO EL COSTO DE CONSTRUCCION ALCANZA LA CANTIDAD DE 1.4 BILLONES DE PESOS A PRECIOS DE CONCURSO (1989), Y EL TIEMPO PROPUESTO DE CONSTRUCCION ES DE 2 AÑOS, ES TAN IMPORTANTE, EJEMPLIFICARE DE LA SIGUIENTE MANERA:

SOBRE EL COSTO DE CONSTRUCCION, SE DISEÑARA EL ANALISIS FINANCIERO DE LA CONCESION; ES DECIR, EN BASE A ESTE COSTO LA EMPRESA CONSTRUCTORA

⁵ PARA PODER CUANTIFICAR CADA UNA DE ESTAS VARIABLES SE DEBE REALIZAR UN ESTUDIO DE VOLUMENES DE OBRA Y PRECIOS UNITARIOS, EXCEPTO EN EL CASO DE LOS COSTOS Y GASTOS FINANCIEROS. EL CALCULO NORMALMENTE ES MUY COMPLEJO POR LO QUE SE RECOMIENDA EL USO DE COMPUTADORAS Y PERSONAL EXPERTO. PARA LA ELABORACION DEL EJEMPLO FINANCIERO DE ESTA TESIS, QUE ANOTO MAS ADELANTE, LOS CALCULOS SON APROXIMADOS Y SE DA SU COMPOSICION EN PORCENTAJES.

REFLEXIONARA QUE PORCENTAJE APORTARA COMO CAPITAL DE RIESGO Y EN QUE PORCENTAJE NECESITARA APALANCARSE.

ESTE PORCENTAJE DE APALANCAMIENTO SERA FACTIBLE DEPENDIENDO DE LA SITUACION DEL MERCADO: SI EL CREDITO ESTA BARATO Y ACCESIBLE, HABRA QUIEN LO OFREZCA INCLUSIVE; PERO SI EL CREDITO ESTA RESTRINGIDO, DIFICILMENTE ENCONTRARA QUIEN LO APOYE CON MAS DEL 50% DEL COSTO DE LA CARRETERA.

TAMBIEN DEPENDE DE LAS TASAS QUE SE MANEJEN Y QUE EL PROYECTO SOPORTE; SIN EMBARGO ES LOGICO QUE SI OFRECEMOS TASAS CON PREMIO INTERESANTE, PODEMOS HACER MAS ATRACTIVO Y FACIL EL OTORGAMIENTO DEL CREDITO, AUNQUE NO ES LA SITUACION NORMAL CON ESTOS PROYECTOS CONCESIONADOS.

SI LA EMPRESA CONSTRUCTORA, EN VERDAD DA UN BUEN PRECIO A LA CONSTRUCCION DE LA CARRETERA, SE FACILITARA LA OBTENCION DEL CREDITO; PERO SI PRETENDE OBTENER BUENAS UTILIDADES, LO UNICO QUE LOGRARA ES UN PLAZO DE CONCESION DEMASIADO LARGO Y LA PERDIDA DE LA CONCESION.

OTRO PUNTO IMPORTANTE EN RELACION CON EL PRECIO DE LA CONSTRUCCION ES LA DISTRIBUCION DE LAS MINISTRACIONES; ES DECIR, SI LA CONSTRUCTORA PIDIERA TODO EL MONTO DE LA CONSTRUCCION POR ADELANTADO, PUDIERA LOGRAR CON ESTO, QUE LOS INTERESES AHOGARAN EL PROYECTO Y NUNCA LOGRARA LA RECUPERACION, NI EN LOS 20 AÑOS QUE LA SECRETARIA MARCA COMO MAXIMO A UNA CONCESION CARRETERA.

DADO QUE EL TIEMPO DE LA CONCESION INCLUYE EL TIEMPO DE CONSTRUCCION, SI LA CONSTRUCTORA NO TUVIERA CAPACIDAD, O NO TUVIERA PERSONAL O TUVIERA OTROS COMPROMISOS, ES LOGICO QUE EL TIEMPO DE CONSTRUCCION SE ALARGARA; EN OBRAS NORMALES SE TIENE UNA TOLERANCIA, Y SIEMPRE ES POSIBLE DARLE LA VUELTA AL PROBLEMA PORQUE SIEMPRE HABRA ALGO QUE ACHACARLE A LA SECRETARIA; SIN EMBARGO, EN ESTE CASO NO SE PUEDE PERMITIR QUE ESTO SUCEDA. SE DEBE ESTAR PLENAMENTE CONSCIENTE QUE UN DIA ANTES QUE TERMINE LA CONSTRUCCION, ES UN DIA DE INGRESOS Y EN ESTE SENTIDO VAMOS CONTRA RELOJ, YA QUE EL TIEMPO DE LA CONCESION SE ACABA.

COSTOS DE OPERACION.-

LOS COSTOS DE OPERACION, CONSISTEN EN LOS GASTOS Y COSTOS QUE IMPLICA EL PERSONAL Y LAS INSTALACIONES NECESARIAS PARA EL COBRO DE LAS CUOTAS. ESTOS COSTOS Y GASTOS SON MUY IMPORTANTES EN MONTO Y HAY QUE REDUCIRLOS AL MAXIMO YA QUE INCIDEN EN LOS INGRESOS DIRECTAMENTE RESTANDO E IMPIDIENDO EN UN MOMENTO DADO UNA UTILIDAD DE OPERACION. LOS CONCEPTOS IMPORTANTES DE LA OPERACION SON LOS SIGUIENTES:

EQUIPO 48%, MOBILIARIO 17%, PERSONAL 18%, CONSUMOS 13%, IMPREVISTOS 4%. ESTOS CONCEPTOS A SU VEZ SE SUBDIVIDEN CADA UNO EN LOS SIGUIENTES:

CASSETAS 38%, SEGURIDAD 12%, SERVICIOS MEDICOS 20%, AUXILIO VIAL 10%, OFICINAS DE ADMINISTRACION 15%, SANITARIOS 5%.

EN LA CORRIDA EN EL TRIMESTRE 59 VEMOS QUE EL MONTO DE LA OPERACION ES DE 3,783 MDP Y QUE ESTE MONTO NO ES EL MISMO TODA LA VIDA DE LA CARRETERA POR LO QUE DEBE ANALIZARSE CADA TRIMESTRE SEGUN SEA EL CASO.

COSTOS DE MANTENIMIENTO.-

CONSISTE EN LOS COSTOS Y GASTOS DERIVADOS DE MANTENER EN OPTIMAS CONDICIONES LA AUTOPISTA. TAMBIEN SON IMPORTANTES Y DEBE CUIDARSE DE EL OPTIMO MANEJO DEL EQUIPO. EN ESTE RENGLON LAS CONSTRUCTORAS MEXICANAS TIENEN GRAN EXPERIENCIA YA QUE LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES LANZA A CONCURSO EL MANTENIMIENTO DE LAS CARRETERAS DEL PAIS CADA CIERTO PERIODO DE TIEMPO QUE EN GENERAL EL REENCARPETADO SE REALIZA CADA 6 A 10 AÑOS.

LOS PRINCIPALES CONCEPTOS DEL MANTENIMIENTO SON:

CARPETA ASFALTICA CON 58%, LATERALES 20%, OBRAS DE DRENAJE 18%, JARDINERIA 4%. EN EL TRIMESTRE 59 SON DE 1,721 MDP Y TAMBIEN SON VARIABLES EN EL TRANCURSO DE LA CONCESION.

COSTOS Y GASTOS FINANCIEROS.-

EN MEXICO, DESPUES DE LO YA EXPUESTO EN LOS APARTADOS ANTERIORES, SE ENTENDERA PORQUE EL CREDITO NO ES FACIL DE CONSEGUIR.

LA CONSTRUCCION DE UNA CARRETERA IMPLICA GRAN CANTIDAD DE DINERO. EN LA CARRETERA QUE ES NUESTRO EJEMPLO HABLAMOS DE 1.4 BILLONES DE PESOS, Y HASTA DONDE YO SE, NINGUNA EMPRESA CONSTRUCTORA PUEDE APORTAR. ES NECESARIO ELABORAR UN ESQUEMA EN DONDE PUEDA LA CONSTRUCTORA APALANCARSE PARA APORTAR SOLO UN PORCENTAJE.

POR LO ANTERIOR DEBE ACUDIR A SOCIEDADES NACIONALES DE CREDITO, CASAS DE BOLSA O BIEN RECURRIR A CAPITAL EXTRANJERO PARA BUSCAR APOYO FINANCIERO. LA FORMA NORMAL PARA OBTENER APOYO BANCARIO, CONSISTE EN ELABORAR CUADERNOS EN DONDE SE DESCRIBE EL PROYECTO CON LUJO DE DETALLES TECNICO FINANCIEROS PARA QUE ESTE TIPO DE INSTITUCION RESUELVIA FAVORABLEMENTE.

4.2 PLANTEAMIENTO DE UNA CORRIDA FINANCIERA EN UNA HOJA DE CALCULO; PAQUETE LOTUS.

PUES BIEN, CON LAS VARIABLES ESTABLECIDAS, PASAREMOS A ESTRUCTURAR UNA HOJA DE CALCULO EN MICROCOMPUTADORA MEDIANTE EL PAQUETE LOTUS, QUE ES UNA DE LAS HOJAS DE CALCULO MAS COMPLETAS QUE EXISTEN.

EN PRIMER LUGAR, ESTABLECERE LAS VARIABLES EN LA CABECERA DE LA HOJA A MANERA DE LOCALIZARLAS, TODAS, EN UN SOLO LUGAR YA QUE SON MIS PREMISAS.

EN SEGUIDA, UN VECTOR DE TIEMPO, DE MANERA DE UBICARNOS FACILMENTE EN LA HOJA EN CUALQUIER TRIMESTRE. YA QUE LA HOJA SE PRESENTA EN TRIMESTRES, POR LA FACILIDAD DE CALCULO DE IMPUESTOS, CALCULO DE IVA Y SU RECUPERACION, Y POR CONVENIENCIA DE MANEJO. EL TRIMESTRE 59, SE ENCUENTRA EN AREA SOMBRREADA YA QUE ES EL ULTIMO DE LA CONCESION. LO SEÑALO Y LO ANALIZARE A CADA PASO CONFORME AVANCE EN LA EXPLICACION DE LA HOJA, PORQUE ME PARECE RELEVANTE SU INFORMACION PARA EL LECTOR QUE QUIERA SEGUIR LA TRAMA DE LA HOJA DE CALCULO; ADICIONALMENTE, SU ANALISIS NOS LLEVA A TODOS LOS RESULTADOS DEL ESTUDIO FINANCIERO.

A CONTINUACION SE UBICAN LAS MINISTRACIONES TRIMESTRALES, ES DECIR, LAS APORTACIONES QUE DEBERAN REALIZARSE PARA LA CONSTRUCCION DE LA CARRÉTERA. ESTE PUNTO ES MUY IMPORTANTE PARA LA CORRIDA FINANCIERA Y TAMBIEN PARA EL SOCIO FINANCIERO, YA QUE IMPLICA EL PROGRAMA DE APORTACIONES DE CAPITAL Y SU DISTRIBUCION EN EL TIEMPO.

EL ESTADO DE RESULTADOS DE LA CONCESION PUEDE ANOTARSE ENSEGUIDA. EN ESTE ESTADO DE RESULTADOS SE DESGLOSA: **INGRESOS**, QUE SON EL PRODUCTO DE LOS VEHICULOS QUE PASAN POR LA CARRETERA EN UN TRIMESTRE, POR LA TARIFA CON EL INCREMENTO VEHICULAR ASIGNADO COMO INTERES COMPUESTO YA QUE LA HOJA ABARCA 20 AÑOS, **EN EL TRIMESTRE**

59 LOS INGRESOS ALCANZAN LA SUMA DE \$88,254 MILLONES DE PESOS; LOS EGRESOS QUE SON LOS COSTOS Y GASTOS, COMO SON: LA COMISION QUE DEBEMOS ENTERAR A SCT, LOS GASTOS DE OPERACION, DE MANTENIMIENTO, LOS INTERESES E IMPUESTOS Y SU COMPORTAMIENTO EN EL TIEMPO ES DECIR, TRIMESTRE A TRIMESTRE; EN EL TRIMESTRE 59 LOS EGRESOS, FORMADOS POR LOS COSTOS Y GASTOS ALCANZAN LA SUMA DE \$ 37,876 MILLONES DE PESOS (MDP). CON LO ANTERIOR OBTENGO MI RESULTADO DE OPERACION; EN EL TRIMESTRE 59 ES DE \$50,378 MDP EN NEGRO. A ESTE PRIMER RESULTADO LE RESTO O SUMO LOS GASTOS O PRODUCTOS FINANCIEROS QUE SON CERO EN ESTE TRIMESTRE YA QUE PARA ESTAS FECHAS YA LIQUIDE A TODOS MIS SOCIOS. ESTE SERA MI RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS QUE EVIDENTEMENTE TIENE RESTADA LA DEPRECIACION QUE SE REALIZA POR EL METODO DE LA LINEA RECTA; APLICO ENSEGUIDA LOS IMPUESTOS (ISR DE 35%), PARA OBTENER MI RESULTADO NETO QUE ES DE 81,255 MDP. EL MONTO DE LOS IMPUESTOS EN EL TRIMESTRE 59 ES DE 17,632 MDP.

A CONTINUACION, HAGO UN ANALISIS DEL FINANCIAMIENTO: SE INCLUYEN LOS INGRESOS Y EL IVA RECUPERADO POR TODOS MIS GASTOS, QUE EN TOTAL SON PARTE DE MIS ENTRADAS, EN EL TRIMESTRE 59 SON DE 119,403 MDP; ABAJO ENLISTO LAS SALIDAS, QUE EN EL EJEMPLO ALCANZAN LA CANTIDAD DE 38,148 MDP; RECAPITULO EN UN RENGLON DE ENTRADAS Y OTRO DE SALIDAS, LA DIFERENCIA SERA EL NETO DE FINANCIAMIENTO O A FINANCIAR QUE ES DE 81,255 MDP EN NEGRO EN EL TRIMESTRE 59.

ESTE NETO A FINANCIAR LO PASO A CADA UNO DE MIS APORTANTES; EN EL PUNTO TRES DE LA CORRIDA HAGO EL ANALISIS DE LA APORTACION DE LAS COMPAÑIAS CONSTRUCTORAS QUE ES DEL 30% Y DEL GOBIERNO DEL ESTADO DE GUERRERO QUE ES DE UN 5%, EN EL PUNTO CUATRO REALIZO UN ANALISIS DEL CREDITO BANCARIO CON LAS TASAS DE INTERES QUE SE ANALIZARAN MAS ADELANTE, Y CUYO MONTO EL SINDICATO DE BANCOS LIDEREADOS POR SERFIN CONSIDERARON PARA FINANCIAR ESTA CARRETERA. EL PUNTO CINCO CORRESPONDE AL ANALISIS DEL FLUJO DEL ACCIONISTA Y CON EL, EL CALCULO POR FIN, DE LA TASA INTERNA DE RETORNO COMO METODO DE EVALUACION DE ESTE TIPO DE PROYECTOS. EN EL TRIMESTRE 59, CALCULO LA TASA INTERNA DE RETORNO Y OBTENGO UN 9.6%. ESTE INDICE UNICAMENTE ME SERVIRA PARA TOMA DE DECISIONES, YA QUE DEBO REALIZAR EL MISMO ANALISIS CON OTROS PROYECTOS DE MANERA DE PODERLOS COMPARAR.

SIN EMBARGO, LA DECISION FINAL NO ES EXCLUSIVAMENTE EN RELACION A LA TIR DEL PROYECTO, MAS BIEN, ES EL SEGUIR UNA METODOLOGIA QUE YA SEA POR INSTINTO O POR CONOCIMIENTO SIGUEN ALGUNOS DIRECTIVOS DE LAS EMPRESAS QUE PARTICIPAN EN ESTOS

CONCURSOS, ESTA METODOLOGIA ES LA SIGUIENTE:

1.- HAGO VARIAR MIS VARIABLES CLAVE, ES DECIR, LAS SENSIBILIZO, PARA SABER DONDE ME UBICO; VEO CUALES SU POCA VARIACION HACEN QUE EN UN MOMENTO DADO MI PROYECTO PUEDA COLAPSARSE.

2.- CON LO ANTERIOR, REGRESO A MIS CALCULOS Y REVIJO ESTAS VARIABLES CLAVE MINUCIOSAMENTE, PARA SABER SI TENGO ALGUN COLCHON, ES DECIR, SI PUEDO HACERLAS VARIAR UN POCO O BIEN YA ESTAN EN PUNTO CRITICO.

3.- CON LO REVISADO EN EL PUNTO ANTERIOR, REGRESO A MI CORRIDA FINANCIERA Y HAGO INCLUIR ESTAS VARIACIONES PARA OBTENER MI NUEVA TASA INTERNA DE RETORNO QUE LLAMARIA TASA INTERNA DE RETORNO CRITICA .

AL MISMO TIEMPO DEBO ANALIZAR VARIOS FACTORES QUE LLAMO EXTERNOS.

1.- EL VOLUMEN DE OBRA QUE YA TENGO CONTRATADA. PUESTO QUE SI NO TENGO TRABAJO NO ME IMPORTARIA UNA TASA INTERNA DE RETORNO BAJA, YA QUE CON ESTE PROYECTO YA PODRIA ENTRAR EN ACCION MI EQUIPO Y MI PLANTA DE TRABAJADORES.

2.- LO ESTRATEGICO QUE PODRIA SER UN PROYECTO EN UN MOMENTO DADO. SI TENGO UNA CONSTRUCTORA EN ACAPULCO Y ME INTERESA DESARROLLAR VARIOS NEGOCIOS, COMO UN DESARROLLO TURISTICO, DEL CAMPO ETC., ESTARIA OBLIGADO A QUE MI EMPRESA CONSTRUCTORA OBTUVIESE LA CONCESION AUNQUE SACRIFICARA LA TIR DEL PROYECTO.

EN RESUMEN: ENTRAMOS EN EL AMBIENTE DEL ADMINISTRADOR DE EMPRESAS EN DONDE LA PLANEACION ESTRATEGICA DEBE TOMARSE MUY EN CUENTA YA QUE NOS LLEVARA A LA DECISION MEJOR TOMADA, APOYANDONOS TAMBIEN EN HERRAMIENTAS DE TECNOLOGIA MUY ACTUALIZADA Y PERSONAL EXPERTO

PARA COMPLETAR EL ESTUDIO, REALIZE UNA SERIE DE CALCULOS PARA PUNTUALIZAR LA OBTENCION DE CADA PUNTO IMPORTANTE COMO LOS SIGUIENTES:

- PROGRAMA DE INVERSION.

- PROGRAMA DE INGRESOS

- PROGRAMA DE GASTOS.

- CALCULO DE LA DEPRECIACION; QUE RESULTA DE DIVIDIR EL MONTO TOTAL DE LA CARRETERA ENTRE EL NUMERO DE TRIMESTRES DE LA CONCESION.

- RESUMEN DEL CALCULO DE IMPUESTOS; CALCULO DEL ISR, PTU, Y IAE.

A CONTINUACION SE ANEXA LA CORRIDA FINANCIERA:

TARIFA PONDERADA: \$135,100
 TRAFICO PONDERADO: 4,070
 CAPTACION: 100%
 TRAFICO PONDIMEB: 122,100
 T.C.M.A.: 4.0%
 FACTOR CREDITRIM: 1.0099
 TURCA AÑO 14.75- 8.6%

FECHA: 07-Feb-91

CARRETERA DE CUOTA
 CUERNAVACA - ACAPULCO
 * B A S I C A - DATOS SCT *

COSTO \$ 1480000 (CONSTRUCCION)
 LONGITU 262.27 KMS
 \$/KM = 5,643 (CONSTRUCCION)
 \$/KM = 515 (TARIFA)
 \$/CUCU 3.00 AÑOS
 CANTIDADES EN MILLONES DE PESOS

COMISION SCT 0.5%
 COM. SOC. FIN. 0.25%
 FIANZA Y SEGURO 1.5%
 ENCALLE LEGAL 3.0%
 PROD. FINANCIEROS 5.0%
 CONCESI 14.75 AÑOS

ANALISIS A PRECIOS CONSTAN
 1.25% DEPRECIACION EN LINEA RECT
 IMPUESTOS ISR = 35.0%
 IRT = 0.0%
 IAE = 2.0%
 IVA = 15.0%

CREDITO UNO 45.0%
 CREDITO DOS 25.0%
 TASA 80
 AÑO 1 = 20.05%
 AÑO 2 = 19.95%
 AÑO 3 = 12.84%
 RESTO = 12.94%

AÑO	1				2				3				4								
TRIMESTRE	TOTALES	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4				
TRIMESTRE		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20

PROGRAMA DE INVERSIONES
 COSTO DE CONSTRUCCION

(1,480,000)	1,480,000	52,540	97,660	161,912	161,912	165,168	165,168	165,168	165,168	120,176	75,036	75,036	75,036	0	0	0	0	0	0	0	0
-------------	-----------	--------	--------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	--------	--------	--------	---	---	---	---	---	---	---	---

ESTADO DE RESULTADOS

INGRESOS POR TRAFICO	3,339,835	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	56,215	56,769	57,326	57,893	58,453	59,039	59,621	60,209
OTROS INGRESOS	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
INGRESO BRUTO (SIVA)	3,339,835	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	56,215	56,769	57,326	57,893	58,453	59,039	59,621	60,209
COMISION S.C.T. 0.5%	16,899	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	281	284	287	290	292	295	298	301
GASTOS DE OPERACION	195,513	0	0	0	0	275	275	275	275	2,064	2,064	2,064	2,064	2,064	3,763	3,763	3,763	3,763	3,763	3,763	3,763
GASTOS MANTENIMIENTO	155,348	0	0	0	0	0	0	0	0	665	665	665	665	1,721	1,721	1,721	1,721	1,721	1,721	1,721	1,721
SUPERVISION 1.5%	22,200	788	1,465	2,429	2,429	2,478	2,478	2,478	2,478	1,803	1,126	1,126	1,126	0	0	0	0	0	0	0	0
ADMINISTRACION 0.5%	18,998	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	261	264	267	269	272	275	278	301
DEPRECIACION DEL PERIODO	1,400,000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	31,499	31,499	31,499	31,499	31,499	31,499	31,499	31,499
AMORT. OTOS.DIF.	875	60	60	60	60	45	45	45	45	30	30	30	30	15	15	15	15	15	12	12	12
EGRESOS DE OPERACION	1,877,335	848	1,525	2,489	2,489	2,797	2,797	2,797	2,797	4,581	3,904	3,904	3,904	35,872	37,576	37,581	37,587	44,499	44,505	44,511	44,517
RESULTADO DE OPERACION	1,462,500	(848)	(1,525)	(2,489)	(2,489)	(2,797)	(2,797)	(2,797)	(2,797)	(4,581)	(3,904)	(3,904)	(3,904)	20,343	19,193	19,741	20,306	13,964	14,534	15,110	15,682
COMISION SOCIO FINANCIERO	20,816	0	18,582	137	226	213	230	238	250	262	213	138	160	165	0	0	0	0	0	0	0
GASTOS FINANCIEROS	736,397	0	2,571	5,326	8,968	14,147	18,301	22,973	27,675	33,017	24,621	26,416	28,494	30,639	30,142	29,485	28,781	28,034	27,507	26,904	26,270
PRODUCTOS FINANCIEROS	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	705,286	(848)	(22,878)	(7,952)	(12,583)	(17,157)	(21,328)	(26,009)	(30,922)	(37,861)	(28,738)	(30,459)	(32,558)	(10,461)	(10,949)	(9,738)	(8,475)	(14,072)	(12,973)	(11,798)	(10,578)
TOTAL DE IMPUESTOS	319,119	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
RESULTADO NETO	386,169	(848)	(22,878)	(7,952)	(12,583)	(17,157)	(21,328)	(26,009)	(30,922)	(37,861)	(28,738)	(30,459)	(32,558)	(10,461)	(10,949)	(9,738)	(8,475)	(14,072)	(12,973)	(11,798)	(10,578)

PROGRAMA DE INVERSION

1,480,000

TIEMPO DE CONSTRUCC.	36	1,480,000	1,480,000	52,540	97,680	161,912	161,912	165,168	165,168	165,168	165,168	120,176	75,036	75,036	75,036	0	0	0	0	0	0	0	0
CUERNAVACA-ACAPULCO	36	1,480,000	1,480,000	52,540	97,680	161,912	161,912	165,168	165,168	165,168	165,168	120,176	75,036	75,036	75,036								

INGRESOS

INGRESOS TOTALES	NMS	262.3	100.00%	3,339,835	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	58,215	58,789	57,328	57,893	58,463	59,039	59,621	60,209
CUERNAVACA-ACAPULCO	262.3	100.00%	3,339,835														58,215	58,789	57,328	57,893	58,463	59,039	59,621	60,209

GASTOS

GASTOS TOTALES	340,861	0	0	0	0	275	275	275	275	2,749	2,749	2,749	2,749	3,805	5,504	5,504	5,504	5,504	12,414	12,414	12,414	12,414	12,414	12,414
OPERACION	185,513	0	0	0	0	275	275	275	275	2,084	2,084	2,084	2,084	2,084	3,783	3,783	3,783	3,783	3,783	3,783	3,783	3,783	3,783	3,783
MANTENIMIENTO	155,348	0	0	0	0	0	0	0	0	665	665	665	665	721	1,721	1,721	1,721	1,721	8,631	8,631	8,631	8,631	8,631	8,631
OPERACION	187,212					275	275	275	275	2,084	2,084	2,084	2,084	3,783	3,783	3,783	3,783	3,783	3,783	3,783	3,783	3,783	3,783	3,783
MANTENIMIENTO	155,348									665	665	665	665	721	1,721	1,721	1,721	1,721	8,631	8,631	8,631	8,631	8,631	8,631
CUERNAVACA-ACAPULCO (DATOS SERFIN)																								

DEPRECIACION

DEPRECIACION AÑOS	14.75																							
DEPRECIACION ACUMULADA	1,480,000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	31,489	62,979	94,468	125,957	157,447	188,936	220,426	251,915
DEPRECIACION DEL PERIODO	(1,480,000)	1,480,000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	31,489	31,489	31,489	31,489	31,489	31,489	31,489	31,489
POR TRAMO																								
CUERNAVACA-ACAPULCO	36	1,480,000	1,480,000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	31,489	31,489	31,489	31,489	31,489	31,489	31,489	31,489
SUMAS:	1,480,000	1,480,000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	31,489	31,489	31,489	31,489	31,489	31,489	31,489	31,489
ACUMULADO	1,480,000	1,480,000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	31,489	62,979	94,468	125,957	157,447	188,936	220,426	251,915

IMPUESTOS

BASE GRAVABLE TRIMESTRAL	705,288	(848)	(22,878)	(7,952)	(12,583)	(17,157)	(21,328)	(26,008)	(30,822)	(37,861)	(28,738)	(30,458)	(32,558)	(10,461)	(10,949)	(9,738)	(8,475)	(14,072)	(12,973)	(11,798)	(10,579)
BASE GRAVABLE ACUMULADA	705,288	(848)	(23,526)	(31,478)	(44,061)	(61,218)	(82,546)	(108,554)	(139,476)	(177,337)	(206,075)	(236,534)	(269,092)	(279,552)	(290,501)	(300,239)	(308,714)	(322,786)	(335,759)	(347,557)	(358,136)
BASE GRAVABLE ANUAL	556,704			(44,061)					(95,418)				(129,618)				(39,622)				
IMPUESTOS	248,951			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
I.B.R.	35.0%	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
P.T.U.	0.0%	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
I.A.E.	2.0%	93,681	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL DE IMPUESTOS	319,119	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

TARIFA PONDERADA: \$135,100
 TRAFICO PONDERADO: 4,070
 CAPTACION: 100%
 TRAFICO POND/MES: 122,100
 T.C.M.A.: 4.0%
 FACTOR CREG/TRIM.: 1.0099
 TIR ICA AÑO 14+5: 9.8%

CARRETERA DE CUOTA
 CUERNAVACA - ACAPULCO
 * BASICA - DATOS SCT *

COSTO \$ 1480000 (CONSTRUCCION)
 LONGITU 262.27 KMS
 \$/KM = 5,643 (CONSTRUCCION)
 = 515 (TARIFA)
 EJECUCI 3.00 AÑOS
 CANTIDADES EN MILLONES DE PESOS

COMISION SCT 0.5%
 COM. SOC. F.H. 0.25%
 FIANZA Y SEGURO 1.5%
 ENCAJE LEGAL BM 0.0%
 PROD. FINANCIEROS 0.0%
 CONCESI 0.00 AÑOS

ANALISIS A PRECIOS CONSTAN
 DEPRECIACION EN LINEA RECT
 IMPUESTOS: ISR = 35.0%
 RUT = 0.0%
 IAE = 2.0%
 IVA = 15.0%

CREDITO UNO 45.0% 30.0%
 CREDITO DOB 25.0%
 AÑO 1 = 20.56%
 AÑO 2 = 18.55%
 AÑO 3 = 12.84%
 RETO = 12.84%
 2/A

AÑO	6				7				8				9				10			
TRIMESTRE	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
TOTALES	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40

PROGRAMA DE INVERSIONES	(1,400,000)	1,400,000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
COSTO DE CONSTRUCCION																				

ESTADO DE RESULTADOS

INGRESOS POR TRAFICO	3,339,835	60802	61401	62006	62617	63234	63857	64486	65122	65763	66411	67066	67727	68394	69068	69748	70436	71130	71831	72536	73253
OTROS INGRESOS	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
INGRESO BRUTO (9/IVA)	3,339,835	60,802	61,401	62,006	62,617	63,234	63,857	64,486	65,122	65,763	66,411	67,066	67,727	68,394	69,068	69,748	70,436	71,130	71,831	72,536	73,253
COMISION S.C.T. 0.5%	16,899	504	507	510	513	516	519	522	526	529	532	535	539	542	545	549	552	556	559	563	566
GASTOS DE OPERACION	(195,513)	3,783	3,783	3,783	3,783	3,783	3,783	3,783	3,783	3,783	3,783	3,783	3,783	3,783	3,783	3,783	3,783	3,783	3,783	3,783	3,783
GASTOS MANTENIMIENTO	155,348	1,721	1,721	1,721	1,721	1,721	1,721	1,721	1,721	1,721	1,721	1,721	1,721	1,721	1,721	1,721	1,721	1,721	1,721	1,721	1,721
SUPERVISION 1.5%	22,200	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
ADMINISTRACION 0.5%	18,899	304	307	310	313	316	319	322	326	329	332	335	339	342	345	349	352	356	359	363	366
DEPRECIACION DEL PERIODO	1,400,000	31,489	31,489	31,489	31,489	31,489	31,489	31,489	31,489	31,489	31,489	31,489	31,489	31,489	31,489	31,489	31,489	31,489	31,489	31,489	31,489
AMORT.GTOS.DIF.	875	11	11	11	11	10	10	10	10	8	8	8	8	7	7	7	7	6	6	6	6
EGRESOS DE OPERACION	1,877,335	37,812	37,818	37,824	37,830	37,835	37,841	37,847	37,854	43,178	43,186	43,192	43,199	43,664	43,691	43,698	43,705	43,710	43,717	43,725	43,732
RESULTADO DE OPERACION	1,462,500	23,190	23,784	24,363	24,907	25,599	26,218	26,839	27,460	22,584	23,226	23,874	24,526	30,710	31,377	32,051	32,731	33,419	34,113	34,814	35,521
COMISION SOCIO FINANCIERO	20,816	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
GASTOS FINANCIEROS	736,397	25,594	24,820	23,628	22,565	21,498	20,511	19,475	18,381	17,226	16,214	15,116	13,957	12,733	11,240	9,696	8,077	6,377	4,587	2,730	775
PRODUCTOS FINANCIEROS	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	705,208	(2,403)	(837)	754	2,402	4,111	5,705	7,364	9,087	5,358	7,011	8,757	10,571	17,877	20,137	22,354	24,655	27,042	29,517	32,084	34,747
TOTAL DE IMPUESTOS	318,118	0	0	0	0	5,353	5,196	5,038	4,881	4,723	4,566	4,409	4,251	4,094	3,938	3,779	3,621	3,464	3,306	3,148	2,981
RESULTADO NETO	386,169	(2,403)	(837)	754	2,402	(1,242)	510	2,328	4,206	635	2,445	4,349	6,320	13,883	16,201	18,576	21,033	23,578	26,210	28,936	31,766

AÑO	1		2		3		4		5		6		7		8		9		10		
TRIMESTRE	TOTALES	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
TRIMESTRE		21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40

2 FINANCIAMIENTO

3.1.-ENTRADAS																					
INGRESOS CIVIL																					
TARIFA/PASEJE																					
OTROS INGRESOS																					
TOTAL DE INGRESOS BRUTOS																					
IVA RECUPERADO (90 DIAS)																					
OBRA																					
OPERACION																					
MANTENIMIENTO																					
SUPERVISION																					
ADMINISTRACION																					
FIANZA Y SEGUROS																					
TOTAL DE IVA RECUPERADO																					
REC. RESERVA DE MANTTO.																					
INTERESES GANADOS																					
ENCAJE LEGAL RECUPERADO																					
3.2.-SALIDAS																					
INVERSION BRUTA EN OBRA CIVIL																					
IVA TARIFA/PASEJE																					
OTROS PAGOS CIVIL																					
CONTRAPRESTACION SCT																					
OPERACION CIVIL																					
MANTENIMIENTO CIVIL																					
RESERVA DE MANTTO. CIVIL																					
SUPERVISION CIVIL																					
ADMINISTRACION CIVIL																					
FIANZA Y SEGUROS CIVIL																					
GTOS.FINANCIEROS																					
IMPUESTOS A PAGAR																					
TOTAL DE ENTRADAS																					
TOTAL DE SALIDAS																					
NETO DE FINANCIAMIENTO																					
ACUMULADO																					
	3,840,810	69,922	70,611	71,307	72,010	72,719	73,436	74,159	74,890	75,628	76,373	77,126	77,886	78,653	79,428	80,211	81,001	81,799	82,605	83,419	84,241
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	3,840,810	69,922	70,611	71,307	72,010	72,719	73,436	74,159	74,890	75,628	76,373	77,126	77,886	78,653	79,428	80,211	81,001	81,799	82,605	83,419	84,241
	222,000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	27,260	567	567	567	567	567	567	567	567	567	567	567	567	567	567	567	567	567	567	567	567
	23,044	1,295	258	258	258	258	258	258	258	1,066	1,066	1,066	1,066	1,066	258	258	258	258	258	258	258
	3,330	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	2,439	45	46	46	47	47	47	48	48	49	49	50	50	51	51	52	52	53	53	54	54
	131	0	6	0	0	0	6	0	0	5	0	0	0	0	4	0	0	0	4	0	0
	278,204	1,907	878	872	872	872	879	873	874	1,706	1,703	1,704	1,704	861	877	878	878	878	883	879	880
	17,020	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	1,702,000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	500,875	9,120	9,210	9,301	9,393	9,485	9,579	9,673	9,768	9,865	9,962	10,060	10,159	10,259	10,360	10,462	10,565	10,669	10,775	10,881	10,988
	16,699	304	307	310	313	316	319	322	326	329	332	335	339	342	345	349	352	356	359	363	366
	213,340	4,356	4,356	4,356	4,356	4,356	4,356	4,356	4,356	4,356	4,356	4,356	4,356	4,356	4,356	4,356	4,356	4,356	4,356	4,356	4,356
	178,850	1,919	1,919	1,919	1,919	1,919	1,919	1,919	1,919	8,327	8,327	8,327	8,327	1,919	1,919	1,919	1,919	1,919	1,919	1,919	1,919
	17,020	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	25,530	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	19,204	350	353	357	360	364	367	371	374	378	382	386	389	393	397	401	405	409	413	417	421
	1,007	49	0	0	0	0	0	0	0	39	38	38	39	39	34	34	34	34	29	29	29
	736,397	25,594	24,620	23,628	22,585	21,498	20,511	19,475	18,381	17,226	16,214	15,116	13,957	12,733	11,240	9,686	8,077	6,377	4,587	2,730	775
	316,110	0	0	0	0	3,333	3,195	3,038	4,881	4,723	4,566	4,409	4,251	4,094	3,936	3,779	3,621	3,464	3,306	3,149	2,991
	4,136,934	71,629	71,489	72,179	72,882	73,592	74,314	75,033	75,764	76,502	76,801	78,629	78,509	80,357	80,309	81,086	81,879	82,677	83,488	84,298	85,121
	3,729,942	41,746	40,820	39,925	38,960	43,379	42,301	41,209	40,059	45,237	44,133	42,983	41,772	34,184	32,607	31,016	29,349	27,833	25,778	23,868	21,871
	406,992	30,064	30,669	32,254	33,902	30,212	32,014	33,824	35,705	31,265	33,948	35,846	37,817	46,173	47,702	50,072	52,529	54,044	57,709	60,430	63,250
	406,992	-1554249	-1522579	-1481326	-1457424	-1427211	-1395197	-1361373	-1325669	-1294403	-1260456	-1224609	-1188732	-1140619	-1092917	-1042645	-990318	-935271	-878542	-817132	-750981

TARIFA PONDERADA: 8135.100
 TRAFICO PONDERADO: 4.370
 CAPTACION: 100%

COSTO 1 1480000 (CONSTRUCCION)
 LONGITU 262.37 KMS
 S/M = 5,843 (CONSTRUCCION)
 CUERNAVACA - ACAPULCO
 EJEJUCI 3.00 AÑOS
 CANTIDADES EN MILLONES DE PESOS

COMISION SCT 0.5%
 COM. SOC. FIN. 0.25%
 FIANZA Y SEGURO 1.5%
 ENCAJE LEGAL BM 0.0%
 PROD. FINANCIEROS 0.0%
 CONCESI 0.00 AÑOS

ANALISIS A PRECIOS CONSTAN
 0.00% DEPRECIACION EN LINEA RECT
 IMPUESTOS ISR = 35.0%
 RUT = 0.0%
 IAE = 2.0%
 IVA = 15.0%

CREDITO UNO 45.0%
 CREDITO DOS 35.0%
 TASA BO AÑO 1 = 20.0%
 AÑO 2 = 18.5%
 AÑO 3 = 12.84%
 RETO = 12.84%

AÑO		11				12				13				14				15			
TRIMESTRE	TOTALES	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
		41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60

PROGRAMA DE INVERSIONES
 COSTO DE CONSTRUCCION (1,480,000) 1,480,000

1) ESTADO DE RESULTADOS

INGRESOS POR TRAFICO	3,338,835	73975	74704	75440	76183	76934	77692	78457	79231	80011	80800	81596	82400	83212	84032	84860	85696	86540	87383	88254	89124	
OTROS INGRESOS	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
INGRESO BRUTO (S/M)	3,338,835	73,975	74,704	75,440	76,183	76,934	77,692	78,457	79,231	80,011	80,800	81,596	82,400	83,212	84,032	84,860	85,696	86,540	87,383	88,254	89,124	
COMISION S.C.T	0.5%	16,899	370	374	377	381	385	388	392	396	400	404	408	412	416	420	424	428	433	437	441	446
GASTOS DE OPERACION	185,813	3,783	3,783	3,783	3,783	3,783	3,783	3,783	3,783	3,783	3,783	3,783	3,783	3,783	3,783	3,783	3,783	3,783	3,783	3,783	3,783	
GASTOS MANTENIMIENTO	155,348	1,721	1,721	1,721	1,721	1,721	1,721	1,721	1,721	1,721	1,721	1,721	1,721	1,721	1,721	1,721	1,721	1,721	1,721	1,721	1,721	
SUPERVISION	1.5%	22,200	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
ADMINISTRACION	0.5%	18,699	370	374	377	381	385	388	392	396	400	404	408	412	416	420	424	428	433	437	441	
DEPRECIACION DEL PERIODO	1,480,000	31,489	31,489	31,489	31,489	31,489	31,489	31,489	31,489	31,489	31,489	31,489	31,489	31,489	31,489	31,489	31,489	31,489	31,489	31,489	31,489	
AMORT.GTOS.DIF.	875	5	5	5	5	4	4	4	4	3	3	3	3	2	2	2	2	1	1	1	1	
EGRESOS DE OPERACION	1,877,335	37,738	37,745	37,752	37,760	37,766	37,774	37,782	37,789	37,796	37,804	37,812	37,820	43,347	43,355	43,364	43,372	37,859	37,868	37,876	9,850	
RESULTADO DE OPERACION	1,462,500	36,237	36,959	37,687	38,423	39,168	39,918	40,678	41,441	42,215	42,996	43,784	44,580	39,865	40,678	41,496	42,324	48,661	48,825	50,378	53,174	
COMISION SOCIO FINANCIERO	20,816	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
GASTOS FINANCIEROS	736,397	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
PRODUCTOS FINANCIEROS	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	705,286	36,237	36,959	37,687	38,423	39,168	39,918	40,678	41,441	42,215	42,996	43,784	44,580	39,865	40,678	41,496	42,324	48,661	48,825	50,378	53,174	
TOTAL DE IMPUESTOS	318,119	2,834	2,677	6,700	13,448	13,709	13,971	14,237	14,504	14,775	15,049	15,324	15,603	13,953	14,237	14,524	14,813	17,038	17,334	17,632	29,111	
RESULTADO NETO	387,167	33,403	34,282	30,988	24,975	25,459	25,947	26,439	26,937	27,440	27,947	28,460	28,977	25,912	26,440	26,972	27,510	31,643	32,191	32,748	54,063	

AÑO	TOTALES	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	15
TRIMESTRE	TRIMESTRE	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	60

2 FINANCIAMIENTO

3.1.- ENTRADAS																						
INGRESOS CIVIL																						
TARIFAS/PEAJE	3,840,810	85,071	85,909	86,756	87,611	88,474	89,348	90,226	91,115	92,013	92,920	93,835	94,760	95,693	96,636	97,589	98,550	99,521	100,502	101,492	102,492	
OTROS INGRESOS	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
TOTAL DE INGRESOS BRUTOS	3,840,810	85,071	85,909	86,756	87,611	88,474	89,348	90,226	91,115	92,013	92,920	93,835	94,760	95,693	96,636	97,589	98,550	99,521	100,502	101,492	102,492	
IVA RECUPERADO (90 DIAS)																						
OBRA	222,000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
OPERACION	27,260	567	567	567	567	567	567	567	567	567	567	567	567	567	567	567	567	567	567	567	567	
MANTENIMIENTO	23,044	258	258	258	258	258	258	258	258	258	258	258	258	258	258	258	258	258	258	258	258	
SUPERVISION	1,330	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
ADMINISTRACION	2,439	55	55	56	57	57	58	58	59	60	61	61	62	62	63	64	64	65	66	66	66	
FIANZA Y SEGUROS	131	0	3	0	0	0	2	0	0	0	2	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	
TOTAL DE IVA RECUPERADO	278,204	880	884	882	882	883	886	884	884	885	887	886	887	887	1,717	1,717	1,717	1,718	891	891	892	
REC. RESERVA DE MANTTO	17,020	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	17,020	
INTERESES GANADOS	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
ENCAJE LEGAL RECUPERADO	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
3.2.- SALIDAS																						
INVERSION BRUTA EN OBRA CIVIL																						
IVA TARIFAS/PEAJE	1,702,000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
OTROS PAGOS CIVIL	500,975	11,096	11,206	11,316	11,427	11,540	11,654	11,769	11,885	12,002	12,120	12,239	12,360	12,482	12,605	12,729	12,854	12,981	13,109	13,238	13,368	
CONTRAPRESTACION SCT	18,899	370	374	377	381	385	388	392	396	400	404	408	412	418	420	424	428	433	437	441	446	
MANTENIMIENTO CIVIL	213,240	4,350	4,350	4,350	4,350	4,350	4,350	4,350	4,350	4,350	4,350	4,350	4,350	4,350	4,350	4,350	4,350	4,350	4,350	4,350	4,350	
RESERVA DE MANTTO CIVIL	178,550	1,978	1,978	1,978	1,978	1,978	1,978	1,978	1,978	1,978	1,978	1,978	1,978	1,978	1,978	1,978	1,978	1,978	1,978	1,978	1,978	
SUPERVISION CIVIL	17,020	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
ADMINISTRACION CIVIL	25,530	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
FIANZA Y SEGUROS CIVIL	19,204	425	430	434	438	442	447	451	456	460	465	469	474	478	483	488	493	498	503	507	0	
IMPUESTOS A PAGAR	1,007	24			19				14										6			
OTROS FINANCIEROS	736,397	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
TOTAL DE SALIDAS	3,729,842	21,078	21,014	25,156	32,024	32,424	32,789	33,178	33,570	33,960	34,366	34,770	35,178	40,015	40,422	40,842	41,266	37,282	37,711	38,148	49,254	
NETO DE FINANCIAMIENTO ACUMULADO	406,092	64,873	65,779	62,482	56,469	56,933	57,442	57,932	58,430	58,918	59,441	59,951	60,469	56,506	57,931	58,463	59,001	63,957	63,681	81,265	54,130	
	406,092	-689008	-623229	-560747	-504278	-447345	-389903	-331971	-273541	-214623	-155182	-95231	-34762	21804	79735	138198	197199	261156	324837	408082	486222	

TARIFA PONDERADA: \$135,100
 TRAFICO PONDERADO: 4.070
 CAPTACION: 100%
 TRAFICO PONDERES: 122,100
 T.C.M.A.: 4.0%
 FACTOR CRECITRIM: 1.009%
 TIR KCA AÑO 14 75 = 0.6%

CARRETERA DE CUOTA
 CUERNAVACA - ACAPULCO
 FECHA: * BASICA - DATOS SCT *
 07-Feb-91

COSTO \$ 1480000 (CONSTRUCCION)
 LOMAITU 262.27 NMB
 BKM = 5.843 (CONSTRUCCION)
 BKM = 515 (TARIFA)
 EJECUCI 3.00 AÑOS
 CANTIDADES EN MILLONES DE PESOS

COMISION SCT 0.5%
 COM. SOC. FIN. 0.25%
 FIANZA Y SEGURO 1.5%
 ENCAJE LEGAL BM 0.0%
 PROD. FINANCIEROS 0.0%
 CONCESI 0.00 AÑOS

ANALISIS A PRECIOS CONSTAN
 0.00% DEPRECIACION EN LINEA RECT
 IMPUESTOS: IRT = 35.0%
 TASA 80
 AÑO 1 = 20.05%
 AÑO 2 = 18.55%
 AÑO 3 = 12.84%
 RESTO = 12.94%

AÑO	16				17				18				19				20				
TRIMESTRE	TOTALES	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4				
TRIMESTRE		61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80

PROGRAMA DE INVERSIONES
 COSTO DE CONSTRUCCION

(1,480,000)	1,480,000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
-------------	-----------	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

ESTADO DE RESULTADOS

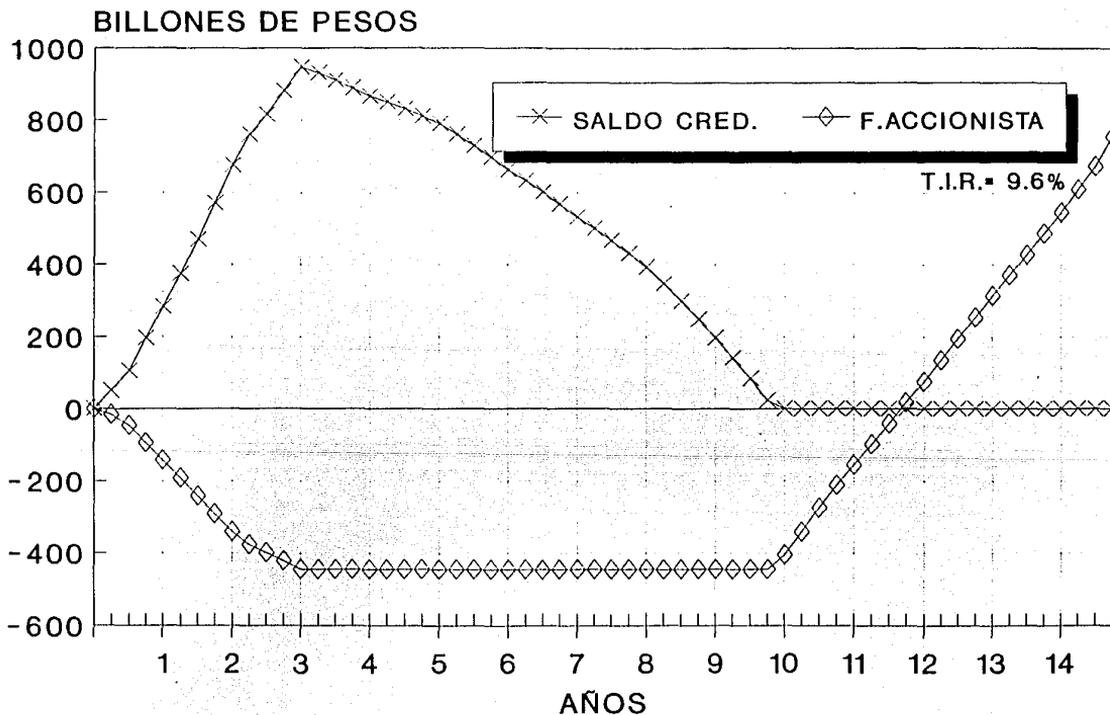
INGRESOS POR TRAFICO	3,339,835	90002	90089	91784	92699	93602	94524	95455	96396	97348	98305	99274	100252	101240	102237	103245	104262	105299	106327	107374	108432
OTROS INGRESOS	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
INGRESO BRUTO (SIVA)	3,339,835	90,002	90,089	91,784	92,699	93,602	94,524	95,455	96,396	97,348	98,305	99,274	100,252	101,240	102,237	103,245	104,262	105,299	106,327	107,374	108,432
COMISION S.C.T. 0.5%	16,899	450	454	459	463	468	473	477	482	487	492	498	501	506	511	516	521	526	532	537	542
GASTOS DE OPERACION 1.5%	165,513	3783	3783	3783	3783	3783	3783	3783	3783	3783	3783	3783	3783	3783	3783	3783	3783	3783	3783	3783	3783
GASTOS MANTENIMIENTO 0.5%	155,348	1,721	1,721	1,721	1,721	1,721	1,721	1,721	1,721	1,721	1,721	1,721	1,721	1,721	1,721	1,721	1,721	1,721	1,721	1,721	1,721
SUPERVISION	22,200	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
ADMINISTRACION	16,899	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
DEPRECIACION DEL PERIODO	1,490,000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AMORT OTOS DIF.	875	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
EGRESOS DE OPERACION	1,877,335	5,954	5,956	5,962	5,967	5,972	5,978	5,981	5,985	5,990	5,995	6,000	6,005	6,010	6,015	6,020	6,025	6,030	6,035	6,040	6,046
RESULTADO DE OPERACION	1,462,500	84,048	84,931	85,822	86,722	87,630	88,548	89,475	90,411	91,356	92,310	93,274	94,247	95,230	96,223	97,225	98,237	99,250	100,292	101,334	102,387
COMISION SOCIO FINANCIERO	20,816	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
GASTOS FINANCIEROS	736,397	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
PRODUCTOS FINANCIEROS	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	705,288	84,048	84,631	85,622	86,722	87,630	88,548	89,475	90,411	91,356	92,310	93,274	94,247	95,230	96,223	97,225	98,237	99,250	100,292	101,334	102,387
TOTAL DE IMPUESTOS	319,119	29,417	29,726	30,038	30,353	30,671	30,992	31,316	31,644	31,974	32,309	32,646	32,986	33,331	33,678	34,029	34,383	34,741	35,102	35,467	35,835
RESULTADO NETO	386,169	54,631	55,205	55,784	56,369	56,960	57,556	58,159	58,767	59,381	60,002	60,628	61,261	61,900	62,545	63,196	63,854	64,519	65,190	65,867	66,551

AÑO	TOTALES	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	20
TRIMESTRE		61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	

2 FINANCIAMIENTO

3.1-ENTRADAS																						
INGRESOS (CIVA)																						
TARIFAS/PEAJE	3,840,810	103,502	104,522	105,552	106,592	107,642	108,703	109,774	110,855	111,948	113,051	114,165	115,290	116,426	117,573	118,731	119,901	121,083	122,276	123,481	124,697	
OTROS INGRESOS	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
TOTAL DE INGRESOS BRUTOS	3,840,810	103,502	104,522	105,552	106,592	107,642	108,703	109,774	110,855	111,948	113,051	114,165	115,290	116,426	117,573	118,731	119,901	121,083	122,276	123,481	124,697	
IVA RECUPERADO (90 DIAS)																						
OBRA	222,000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
OPERACION	27,290	567	567	567	567	567	567	567	567	567	567	567	567	567	567	567	567	567	567	567	567	567
MANTENIMIENTO	23,044	258	258	258	258	258	258	258	258	258	258	258	258	258	258	258	258	258	258	258	258	258
SUPERVISION	3,330	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
ADMINISTRACION	2,438	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
FIANZA Y SEGUROS	131	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL DE IVA RECUPERADO	278,204	826	826																			
REC. RESERVA DE MANTTO	17,020	0	0																			
INTERESES GANADOS	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
ENCAJE LEGAL RECUPERADO	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3.2-BALIDAS																						
INVERSION BRUTA EN OBRA CIVIL																						
IVA TARIFAS/PEAJE	1,702,000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
OTROS PAGOS CIVIL	500,975	13,500	13,633	13,768	13,903	14,040	14,179	14,318	14,459	14,602	14,748	14,891	15,038	15,186	15,336	15,487	15,639	15,793	15,949	16,106	16,265	
CONTRAPRESTACION SCT	18,899	450	454	458	464	468	473	477	482	487	492	496	501	506	511	516	521	526	532	537	542	
OPERACION CIVIL	213,340	4,350	4,350	4,350	4,350	4,350	4,350	4,350	4,350	4,350	4,350	4,350	4,350	4,350	4,350	4,350	4,350	4,350	4,350	4,350	4,350	4,350
MANTENIMIENTO CIVIL	178,650	1,979	1,979	1,979	1,979	1,979	1,979	1,979	1,979	1,979	1,979	1,979	1,979	1,979	1,979	1,979	1,979	1,979	1,979	1,979	1,979	1,979
RESERVA DE MANTTO, CIVIL	10%	17,020	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
SUPERVISION CIVIL	25,530	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
ADMINISTRACION CIVIL	19,204	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
FIANZA Y SEGUROS CIVIL	1,007	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
OTROS FINANCIEROS	758,397	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
IMPUESTOS A PADAR	318,119	29,417	29,726	30,036	30,353	30,671	30,992	31,316	31,644	31,974	32,309	32,646	32,986	33,331	33,678	34,029	34,383	34,741	35,102	35,467	35,835	
TOTAL DE ENTRADAS	4,136,034	104,328	105,347	106,377	107,417	108,468	109,528	110,599	111,681	112,773	113,876	114,990	116,115	117,251	118,398	119,557	120,727	121,908	123,101	124,306	125,523	
TOTAL DE SALIDAS	3,729,842	48,696	50,142	50,593	51,048	51,508	51,972	52,441	52,914	53,392	53,875	54,362	54,855	55,352	55,854	56,361	56,873	57,390	57,912	58,438	58,971	
NETO DE FINANCIAMIENTO ACUMULADO	406,092	54,631	55,205	55,784	56,369	56,960	57,556	58,159	58,767	59,381	60,002	60,628	61,261	61,900	62,545	63,196	63,854	64,519	65,190	65,867	66,551	
	406,092	51,495.3	57,005.6	62,564.2	68,221.1	73,917.1	79,672.7	85,488.6	91,365.3	97,303.4	103,303.3	109,366.3	115,492.4	121,682.3	127,936.6	134,256.4	140,641.9	147,093.7	153,612.7	160,194.4	166,845.4	

CUERNAVACA - ACAPULCO FLUJOS



AUTOPISTA CUERNAVACA - ACAPULCO

DATOS QUE SUSTENTAN LA PROYECCION FINANCIERA PRESENTADA A CONCURSO CON DATOPS DE SCT

MONTO TOTAL DE OBRA S/IVA: \$ 1'480,000 MDP

TIEMPO DE EJECUCION DE OBRA: 36 MESES

TRAFICO PONDERADO: 4,070 VEHICULOS

TASA DE CRECIMIENTO ANUAL: 4.0%

TARIFA PONDERADA S/IVA: \$ 135,100

ESQUEMA DE

LONGITUD: 262.27 KMS.

5% GOBIERNO DEL ESTADO

FINANCIAMIENTO :

40% BANCOS, 30% CONSTRUCTORAS, 20% CAPUFE, 5% PEMEX

ANALISIS A PRECIOS CONSTANTES A JULIO 1989.

IMPUESTOS

TASAS REALES

I S R = 35 %

1º AÑO = 20.05%

P T U = 10 %

2º AÑO = 19.55%

I A E = 2 %

I V A = 15 %

RESTO = 12.94%

PLAZO EN CONCESION: 14 AÑOS 8 MESES

RENDIMIENTO DEL ACCIONISTA 9.6%

AMORTIZACION DEL CREDITO: 10 AÑOS 0 MESES

COMISION SCT: 0.5%

FIANZA Y SEGURO: .15%

COMISION FINANCIAMIENTO: 3.0%

GASTOS DE SUPERVISION Y ADMON EN CONSTRUCCION: 4.0%

GASTOS DE ADMINISTRACION EN LA OPERACION: 1.0%

RESERVA DE MANTENIMIENTO: 1.0%

CAPITULO 5

PLANTEAMIENTO DE UNA CORRIDA FINANCIERA EN UN PROYECTO REAL: CARRETERA CUERNAVACA - ACAPULCO.

5.1 INTRODUCCION.- HISTORIA DE LA ASIGNACION DE LA CONCESION.

EL DIA 4 DE MARZO DE 1989, SALIO PUBLICADA LA CONVOCATORIA (ANEXO 8) A CONCURSO PARA ADJUDICAR LA CONCESION ADMINISTRATIVA PARA LA CONSTRUCCION, EXPLOTACION Y CONSERVACION DEL TRAMO TIERRA COLORADA - ACAPULCO DE LA AUTOPISTA CHILPANCINGO - ACAPULCO. POSTERIORMENTE, EN LA CIUDAD DE ACAPULCO GUERRERO, EL DIA 13 DE MAYO SE RECIBIERON LAS PROPOSICIONES Y SE LEVANTO EL ACTA PRIMERA, ANEXO 13, Y FINALMENTE EL 16 DE JUNIO SE DIO EL FALLO DEL CONCURSO: LA EMPRESA GRUPO MEXICANO DE DESARROLLO (GMD), HABIA GANADO.(ANEXO 14)

SE DESATO GRAN CONTROVERSIA : ¿PORQUE HABIA GANADO SI SU OFERTA ERA 180 MIL MILLONES DE PESOS MAS CARA, QUE EL GRUPO ICA, CONCURSANTE MAS ECONOMICO Y CON GRAN SOLVENCIA?. LA RESPUESTA FUE: "OFRECIO MENOS TIEMPO DE CONCESION". A PARTIR DE ENTONCES CAMBIO LA MENTALIDAD PARA GANAR CONCURSOS. LA CLAVE ERA EL TIEMPO DE CONCESION.

SIN EMBARGO, LA SCT OTORGO A GMD LA AMPLIACION DE LA CONCESION DESDE CUERNAVACA LA CONCESION QUE ORIGINALMENTE ERA DE 47.3 KM. SE AMPLIO A 262.0 KM. PERO SUJETA A LA PARTICIPACION DE LAS OTRAS EMPRESAS CONCURSANTES: GRUPO ICA Y LA EMPRESA TRIBASA.

SE ACORDO QUE CONSTRUIRIAN A PORCENTAJES IGUALES 33% CADA UNA Y SE FIRMARON CONVENIOS Y CONTRATOS, PERO LA CONCESION QUEDO EN MANOS DE GMD.

5.2 ESQUEMA DE LA CONCESION.-

EN ESTE APARTADO SE EXPLICARA EL ESQUEMA DE LA CONCESION, ES DECIR, LA RELACION FUNCIONAL ENTRE TODOS LOS PARTICIPANTES EN LA CONSECUION DE LA CONSTRUCCION DE LA INFRAESTRUCTURA CARRETERA.

EN EL ESQUEMA QUE SE ANEXA A ESTE APARTADO SE PUEDE APRECIAR GRAFICAMENTE LA INTERRELACION DE TODOS LOS PARTICIPANTES:

EN PRIMER LUGAR, LA SECRETARIA EMITE UNA CONVOCATORIA PARA LA CONSTRUCCION DE UNA CARRETERA, EN BASE A UN ESQUEMA DE CONCESION ADMINISTRATIVA PARA LA CONSTRUCCION EXPLOTACION Y MANTENIMIENTO DE UN TRAMO DE CARRETERO.

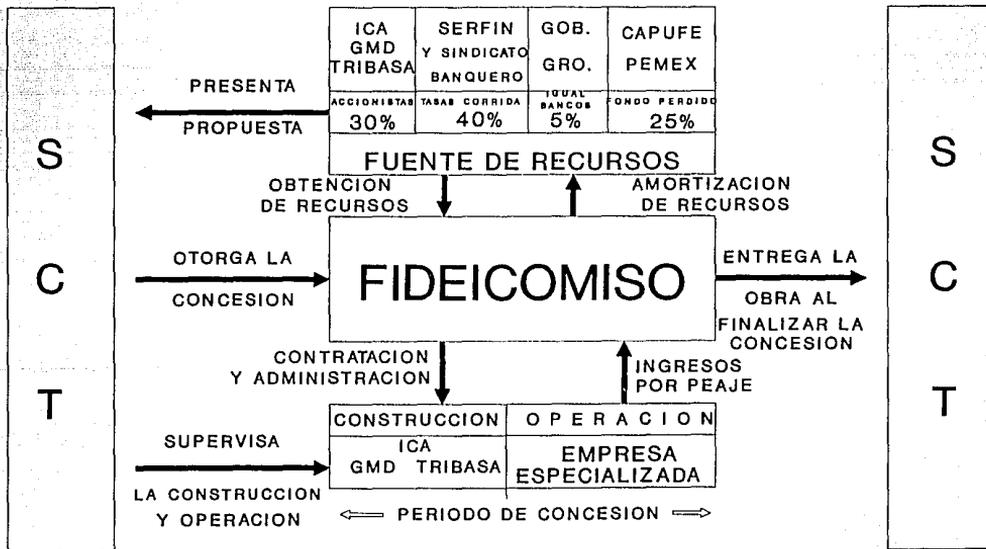
DE LAS EMPRESAS CONSTRUCTORAS QUE HACEN LA PROPOSICION CORRESPONDIENTE A LA SECRETARIA, ESTA, ESCOGE A UNA A LA QUE LE OTORGA LA CONCESION. EN ESTE CASO SE LA OTORGO A GMD.

LA EMPRESA CONSTRUCTORA, EN ESTE CASO, SE APOYA EN UN SINDICATO DE BANCOS⁵ QUE ENCABEZA SERFIN, APORTAN EL 40%; LAS EMPRESAS CONSTRUCTORAS APORTAN EL 30%; CAMINOS Y PUENTES FEDERALES DE INGRESOS, (CAPUFE) APORTA EL 20%, 5% APORTA PEMEX Y EL ULTIMO 5% LO APORTA EL GOBIERNO DEL ESTADO DE GUERRERO. LOS BANCOS SALEN CON LAS TASAS REALES ESTABLECIDAS EN LA CORRIDA, IGUAL QUE EL GOBIERNO DEL ESTADO; CAPUFE Y PEMEX INVIERTEN A FONDO PERDIDO, ES DECIR, QUE NO TIENEN TASA DE RECUPERACION Y FINALMENTE LA CONSTRUCTORA SALE AL TERMINO DE LA CONCESION CON SU INVERSION MAS SU RENDIMIENTO.

UNA VEZ CREADO EL FIDEICOMISO, LA SECRETARIA, LE OTORGA EL DERECHO DE ADMINISTRAR LA CONCESION, Y , CON LOS RECURSOS DE LAS FUENTES ENUNCIADAS ARRIBA, CONTRATA A GMD, GRUPO ICA Y A TRIBASA PARA LA CONSTRUCCION DE LA CARRETERA; TAMBIEN CONTRATA

⁵ VER PAGINA 64, PARA ACLARACION.

ESQUEMA FUNCIONAL DE LA CONCESION CARRETERA CUERNAVACA - ACAPULCO



ESQUEMA DE EJEMPLO PARA TESIS DE GRADO EJGL

7 DE MARZO DE 1991

A OTRA EMPRESA ESPECIALIZADA PARA LA OPERACION. ESTA EMPRESA QUE OPERA, ENVIA LOS INGRESOS AL FIDEICOMISO QUIEN PAGA SUS HONORARIOS A LA OPRERADORA, RETIENE SUS COSTOS Y GASTOS Y, EL EXCEDENTE LO UTILIZA PARA EL PAGO DE LA DEUDA, QUE POSTERIORMENTE SE INVERTIRA EN PAGAR EL CAPITAL MAS LOS INTERESES DE LAS CONSTRUCTORAS.

UNA VEZ QUE TERMINA EL PLAZO DE CONCESION, LA CONCESIONARIA LIQUIDA A LAS CONSTRUCTORAS Y ENTREGA LA CARRETERA AL GOBIERNO FEDERAL.

5.3 APALANCAMIENTO Y SOCIO FINANCIERO.-

EL INTERMEDIARIO FINANCIERO ES SERFIN SNC, QUIEN CON EL APOYO DE UN SINDICATO DE BANCOS, SE HA RESPONSABILIZADO DE REALIZAR EMISIONES DE BONOS* HASTA POR EL 40% DEL VALOR TOTAL DE LA OBRA. QUEDANDO DE ACUERDO QUE EN CUANTO SE TENGAN INGRESOS, ESTOS, SE APLICARAN A PAGAR EL CAPITAL E INTERESES DEL FINANCIAMIENTO Y POSTERIORMENTE LA APORTACIONES Y RENDIMIENTOS DE LOS CONTRATISTAS QUE PARTICIPEN EN EL FIDEICOMISO.

5.4 EVALUACION DE LA HOJA

ANEXO AL PRESENTE APARTADO, SE ENCUENTRA LA CORRIDA FINANCIERA DEL PROYECTO; CABE HACER NOTAR QUE ESTA HOJA DE CALCULO NO NECESARIAMENTE SIRVE PARA ESTE PROYECTO EN ESPECIAL SINO QUE, POR EL CONTRARIO, ES GENERAL. ES DECIR, CAMBIANDO LOS DATOS E INCLUYENDO LOS DE CUALQUIER OTRO PROYECTO, POR MAS ALEJADO QUE SE PUEDA PENSAR SE ENCUENTRE DE LAS CARRETERAS, LA HOJA DE CALCULO CON TODOS SUS ESTADOS Y ANALISIS FINANCIEROS FUNCIONARA. EVIDENTEMENTE HABRA QUE TOMAR EN CUENTA LAS ESPECIFICACIONES PROPIAS DE CADA PROYECTO, ASI COMO LAS HAY DE UNA CARRETERA A OTRA.

EL HECHO DE QUE NOS DE ESTOS ESTADOS Y ANALISIS FINANCIEROS A LO LARGO DE LA VIDA DE LA CONCESION NOS OTORGA LA OPORTUNIDAD DE OBSERVAR VARIOS FENOMENOS:

- EL COMPORTAMIENTO DE LOS CREDITOS OBTENIDOS Y SU AMORTIZACION HASTA SU LIQUIDACION.
- EL MONTO TOTAL DEL CREDITO QUE REQUERIREMOS.
- EL COMPORTAMIENTO DE LOS INGRESOS DE MANERA DE GARANTIZAR AL ACCIONISTA SUS APORTACIONES Y VEA EL COMPORTAMIENTO DEL FLUJO NETO DE MANERA DE CONOCER CUANDO Y DE CUANTO SERAN NUESTRAS UTILIDADES, POR LO TANTO LA TASA INTERNA DE RETORNO DE NUESTRO PROYECTO.

* VER ANEXO 16

CAPITULO 6

6.1 ANALISIS DE SENSIBILIDAD DE LAS VARIABLES CLAVE.

PARA EL DESARROLLO DE ESTE CAPITULO SE PENSO EN PRESENTAR CORRIDAS PARA CADA CASO DE SENSIBILIDAD DE CADA VARIABLE DE MANERA DE DEMOSTRAR QUE TAN SENSIBLE ES UNA VARIABLE EN RELACION AL PROYECTO DEJANDO A LAS DEMAS INMOVIBLES. SIN EMBARGO ESTO ES MUY POCO PRACTICO YA QUE CADA CORRIDA IMPLICA MAS O MENOS 16 HOJAS Y ESTAMOS HABLANDO DE AL MENOS 8 CORRIDAS QUE JUNTO CON GRAFICAS Y EXPLICACIONES NOS LLEVARIAMOS AL MENOS 140 PAGINAS Y UN MUNDO DE NUMEROS. LO QUE SE PRESENTA A CONTINUACION ES UNA HOJA EN DONDE SE TABULA TODAS LAS CORRIDAS Y SE PLASMAN LOS RESULTADOS DE MANERA QUE VAMOS A PERDER DETALLE PERO, SIN EMBARGO, NOS OFRECE UN PANORAMA FINANCIERO MUY ACCESIBLE Y COMODO.

EL ESQUEMA FINANCIERO YA ESTA ESTABLECIDO. FINALMENTE, GRUPO MEXICANO DE DESARROLLO GANO LA CONCESION Y SU SOCIO FINANCIERO FUE EN EL CONCURSO Y ES, BANCA SERFIN SNC.,⁶ ESTE BANCO QUEDO EN APOYAR AL PROYECTO UNICAMENTE CON EL 40% DEL COSTO DE ESTE, 30% LO APORTARAN LAS CONSTRUCTORAS Y EL ULTIMO 30% LO APORTARAN CAPUFE CON 20%, EL GOBIERNO DEL ESTADO DE GUERRERO CON 5%, Y PEMEX CON 5%.

BASADOS EN QUE ESTE ESQUEMA YA ES DEFINITIVO LAS VARIABLES CLAVE QUE DEBEMOS IDENTIFICAR SON:

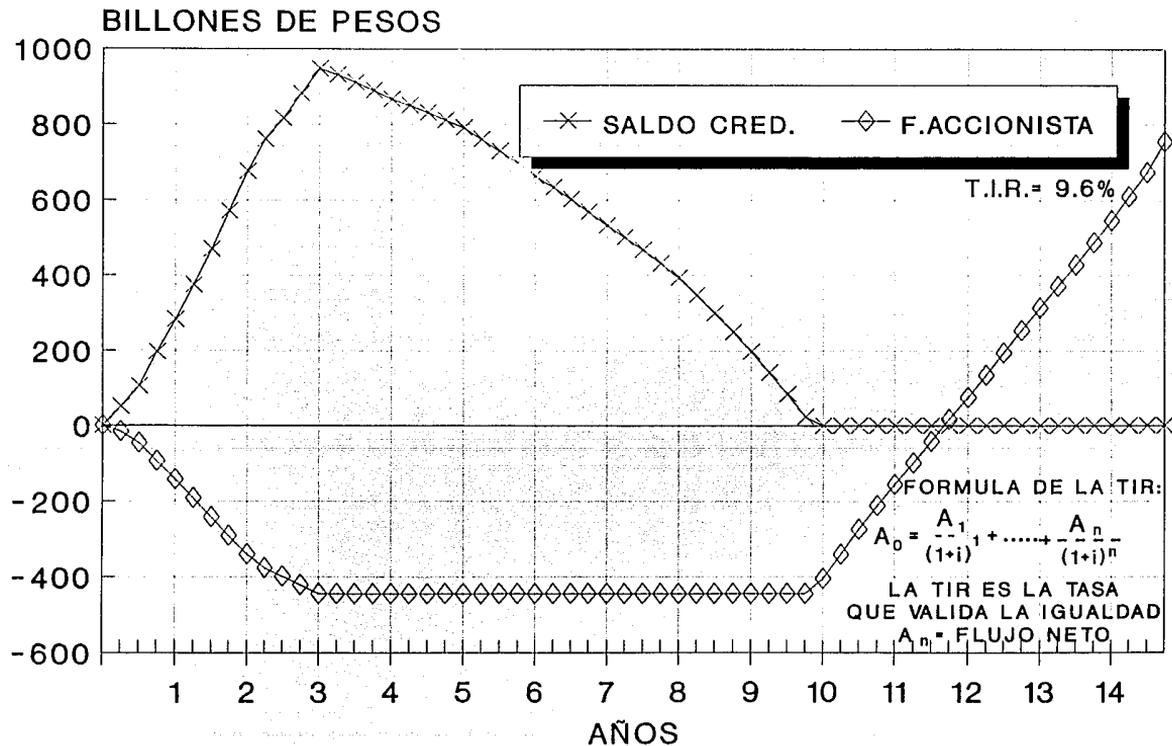
- 1.- LOS INGRESOS
- 2.- LAS TASAS REALES DE INTERES Y
- 3.- EL COSTO DE CONSTRUCCION.

SI ANALIZAMOS LA GRAFICA 6.1 QUE LLAMAMOS BASE Y QUE CORRESPONDE A LA CORRIDA PRESENTADA EN EL CAPITULO 4, VEMOS COMO LA AMORTIZACION DE LA DEUDA SE CUBRE EN 10 AÑOS O MESES, Y EL FLUJO DEL ACCIONISTA NOS ARROJA AL FINAL DE LA CONCESION

⁶ SERFIN SNC LIDEEA EL SINDICATO DE BANCOS; VER LA REVISTA Nº 269 DEL COLEGIO DE INGENIEROS CIVILES.

CUERNAVACA - ACAPULCO

FLUJOS



AUTOPISTA CUERNAVACA - ACAPULCO

ANALISIS DE SENSIBILIDAD A LAS VARIABLES CLAVE

APALANCAMIENTO AL 45% - 25% - 30%

A) SENSIBILIDAD AL INGRESO

VARIACION	TIR	AMORTIZ. DEUDA	SALDO MAXIMO
10.0%	110.00%	12.4%	947,094
0.0%	100.00%	9.6%	947,094
-10.0%	90.00%	6.2%	947,094

B) SENSIBILIDAD A LAS TASAS DE INTERES.

VARIACION	TIR	AMORTIZ. DEUDA	SALDO MAXIMO
10.0%	110.00%	8.3%	972,121
0.0%	100.00%	9.6%	947,094
-10.0%	90.00%	10.7%	922,781

C) SENSIBILIDAD AL MONTO DE LA INVERSION

VARIACION	TIR	AMORTIZ. DEUDA	SALDO MAXIMO
20.0%	120.00%	4.3%	1133,679
10.0%	110.00%	7.0%	1028,620
0.0%	100.00%	9.6%	947,094
-10.0%	90.00%	12.3%	853,801

PROYECCION FINANCIERA DE LA AUTOPISTA CUERNAVACA - ACAPULCO
CANTIDADES EN MILLONES DE PESOS; LA AMORTIZACION DE LA DEUDA SE DA EN AÑOS.

07-Feb-91

UNA TIR DE 9.6%.

ESTA GRAFICA NOS SERVIRA DE PARTIDA EN TODAS NUESTRAS COMPARACIONES .

SENSIBILIDAD AL INGRESO

LE LLAMAMOS SENSIBILIDAD, A LA MAYOR O MENOR VARIACION DE NUESTRA CORRIDA BASE EN TODOS SUS DETALLES, A LA VARIACION DE UNA VARIABLE EN PARTICULAR. EN ESTE CASO, HAREMOS VARIAR A LOS INGRESOS EN UN 10% ADICIONALES DE MANERA DE ANALIZAR COMO VARIA LA CORRIDA Y EVIDENTEMENTE ANALIZAR COMO SE COMPORTAN TRES VARIABLES IMPORTANTES: LA TASA INTERNA DE RETORNO, LA AMORTIZACION DE LA DEUDA Y EL SALDO MAXIMO AL QUE LLEGAMOS CON ESA VARIACION DE LOS INGRESOS.

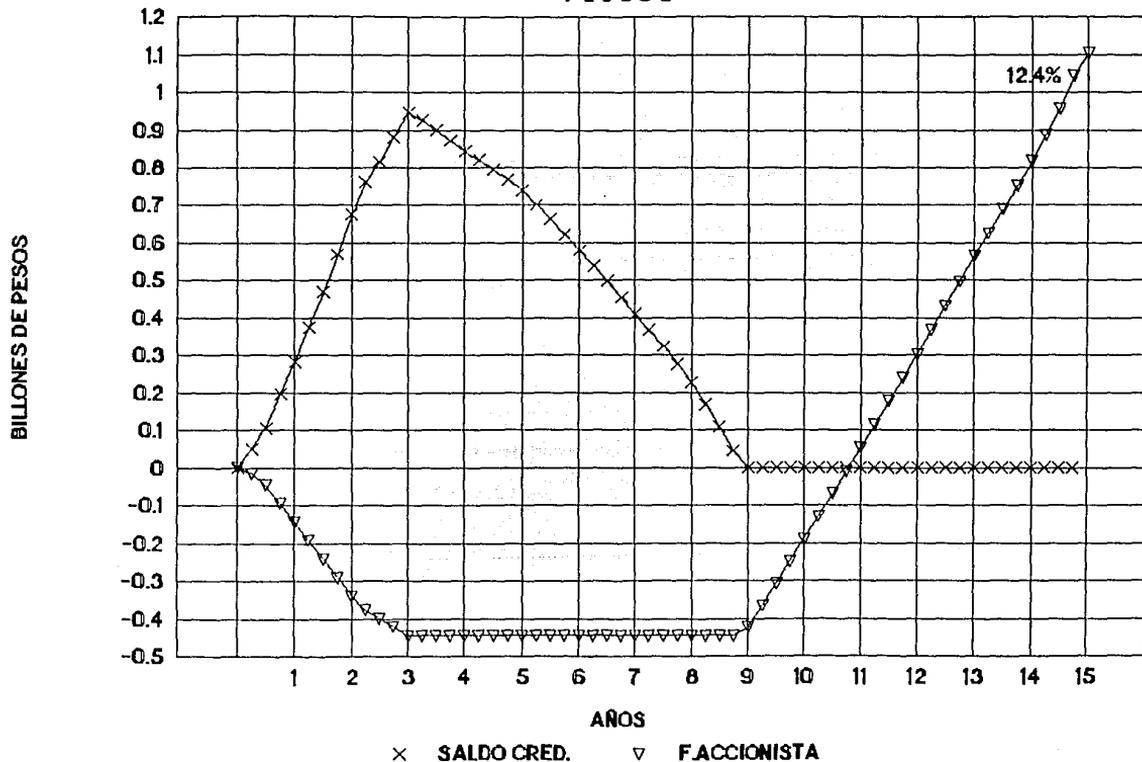
SI OBSERVAMOS LA TABLA DEL ANALISIS DE SENSIBILIDAD, ENCONTRAREMOS QUE SI VARIAMOS EN 10% LOS INGRESOS, ES DECIR, SI LA CONCESIONADA RECIBIERA EL 110% DE LOS INGRESOS ESPERADOS CON LAS CONDICIONES BASE YA SEA MEDIANTE EL INCREMENTO DE LAS TARIFAS, O BIEN, EL INCREMENTO EN EL NUMERO DE VEHICULOS QUE TRANSITARAN POR ESA CARRETERA, TENDRIAMOS LOS SIGUIENTES RESULTADOS: LA TIR ALCANZA LA CIFRA DE 12.4%, VER GRAFICA 6.2, ES DECIR, UN INCREMENTO DE 2.8 PUNTOS PORCENTUALES; LA DEUDA SE AMORTIZA UN AÑO ANTES, Y FINALMENTE, TENDREMOS UN SALDO MAXIMO DE \$947,094 MDP.

AHORA BIEN, ANALICEMOS QUE PASA SI REDUCIMOS EN 10% LOS INGRESOS, ES DECIR, QUE LA CONCESIONADA RECIBIERA UNICAMENTE EL 90% DE LOS INGRESOS ESPERADOS EN LA CORRIDA BASE. SI VEMOS LA TABLA LA TASA INTERNA DE RETORNO RETROCEDE 3.4 PUNTOS PORCENTUALES PARA UBICARSE EN 6.2%, VER GRAFICA 6.3; LA DEUDA SE PAGARIA HASTA EN 11 AÑOS 3 MESES; Y EL SALDO NO CAMBIA YA QUE EL FONDEO ES UN PORCENTAJE FIJO.

CON LOS DATOS ANTERIORES SE PUEDE APRECIAR QUE EL PROYECTO ES MUY SENSIBLE A LA VARIACION DE LOS INGRESOS Y POR LO TANTO ES UN RENGLON QUE DEBEMOS CUIDAR MUY DE CERCA, EN UN MOMENTO DADO ESTE ANALISIS NOS LLEVARIA A LA TOMA DE DECISIONES.

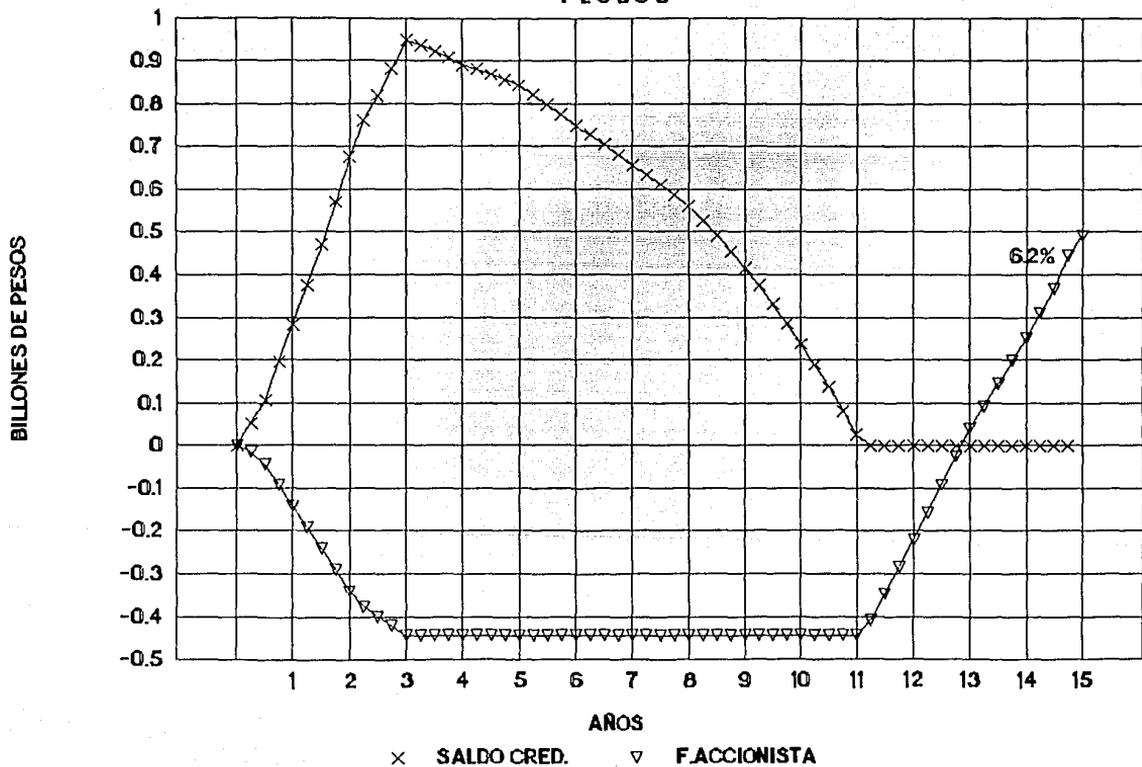
CUERNAVACA - ACAPULCO

FLUJOS



CUERNAVACA - ACAPULCO

FLUJOS



SENSIBILIDAD A LOS INGRESOS 10% DECREMENTO

GRAFICA 6.3

SENSIBILIDAD A LAS TASAS REALES DE INTERES.

REALIZANDO EL MISMO EJERCICIO, PERO AHORA VARIANDO LAS TASAS DE INTERES, PODEMOS OBSERVAR, EN LA MISMA HOJA DE CALCULO, LO QUE SUCEDE SI VARIAMOS EN UN 10% HACIA ARRIBA LAS TASAS Y TAMBIEN EL MISMO PORCENTAJE HACIA ABAJO. LA VARIACION DE LA TIR ES DE 1.3 PUNTOS PORCENTUALES HACIA ABAJO SI AUMENTAMOS LAS TASAS 10% Y 1.1 PUNTOS PORCENTUALES HACIA ARRIBA DISMINUYENDO LAS TASAS EN 10%. EL PLAZO DE AMORTIZACION DE LA DEUDA SE INCREMENTA EN 9 MESES SI SUBIMOS LAS TASAS Y SE REDUCE EN SEIS MESES SI SE BAJAN LAS TASAS. GRAFICAS 6.4 Y 6.5.

ES EVIDENTE QUE EL MOVIMIENTO DE LAS TASAS NO ES TAN IMPORTANTE COMO EL DE LOS INGRESOS. PERO ANALICEMOS LA SENSIBILIDAD AL COSTO DE LA CARRETERA.

SENSIBILIDAD AL MONTO DE LA INVERSION.

DE LA MISMA FORMA ANALIZAREMOS LA SENSIBILIDAD DEL PROYECTO A SU COSTO. SI INCREMENTAMOS EN 10% EL COSTO DE LA CONSTRUCCION DEL PROYECTO, TENDREMOS UNA TIR DE 7%, GRAFICA 6.6; Y SI LO INCREMENTAMOS 20% TENDREMOS UNA TIR DE 4.3%, GRAFICA 6.7; ES DECIR, UNA REDUCCION DE 2.6% Y 2.7% RESPECTIVAMENTE LO QUE NOS HABLA DE UN DECREMENTO IMPORTANTE Y LINEAL; SI DISMINUYERAMOS EN 10% EL COSTO TOTAL TENEMOS UNA TIR DE 12.3% LO QUE SIGNIFICA UNA VARIACION DE 2.7 PUNTOS PORCENTUALES, LO QUE NOS CONFIRMA LA LINEALIDAD DE LA VARIACION. GRAFICA 6.8.

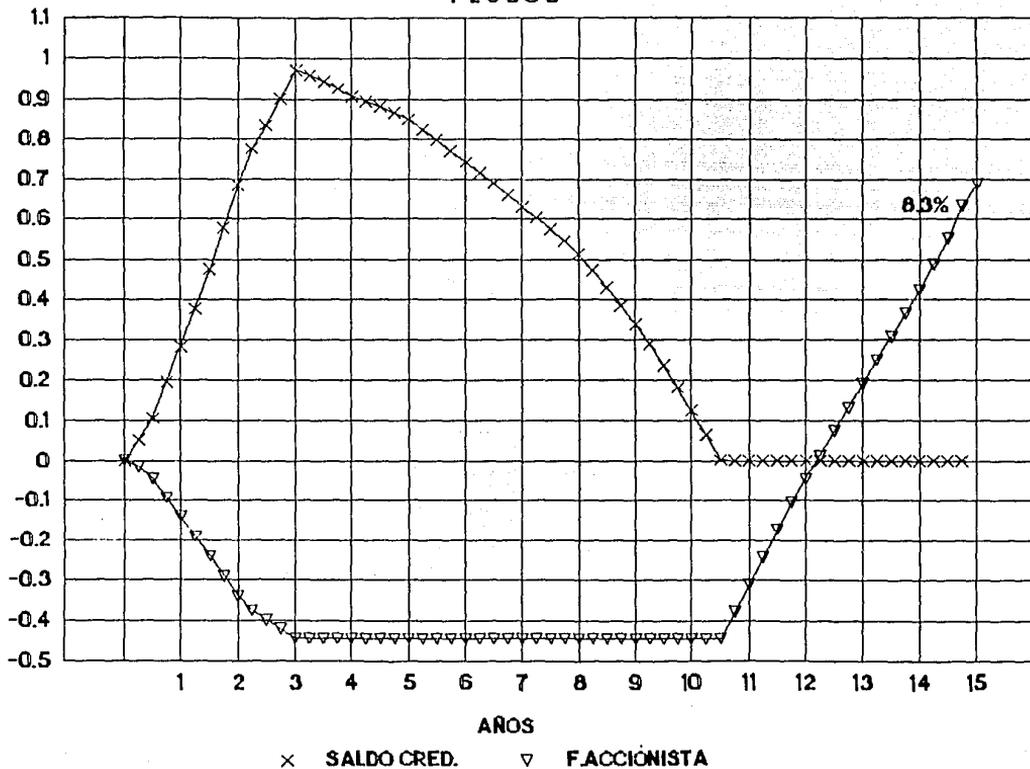
EN RELACION AL PLAZO DE AMORTIZACION DE LA DEUDA, ESTA VARIA, COMO PUEDE OBSERVARSE, DE 10 A 11 AÑOS CON EL INCREMENTO DEL 10% Y A 12 AÑOS 3 MESES CON EL INCREMENTO DEL 20%; PARA EL DECREMENTO DEL COSTO EN 10% SE TIENE UN PLAZO DE 9 AÑOS O MESES.

EL SALDO MAXIMO, VARIA CON LOS PORCENTAJES HACIA ARRIBA O HACIA ABAJO EN APROXIMADAMENTE 100,000 MDP. POR CADA 10%.

CUERNAVACA - ACAPULCO

FLUJOS

BILLONES DE PESOS

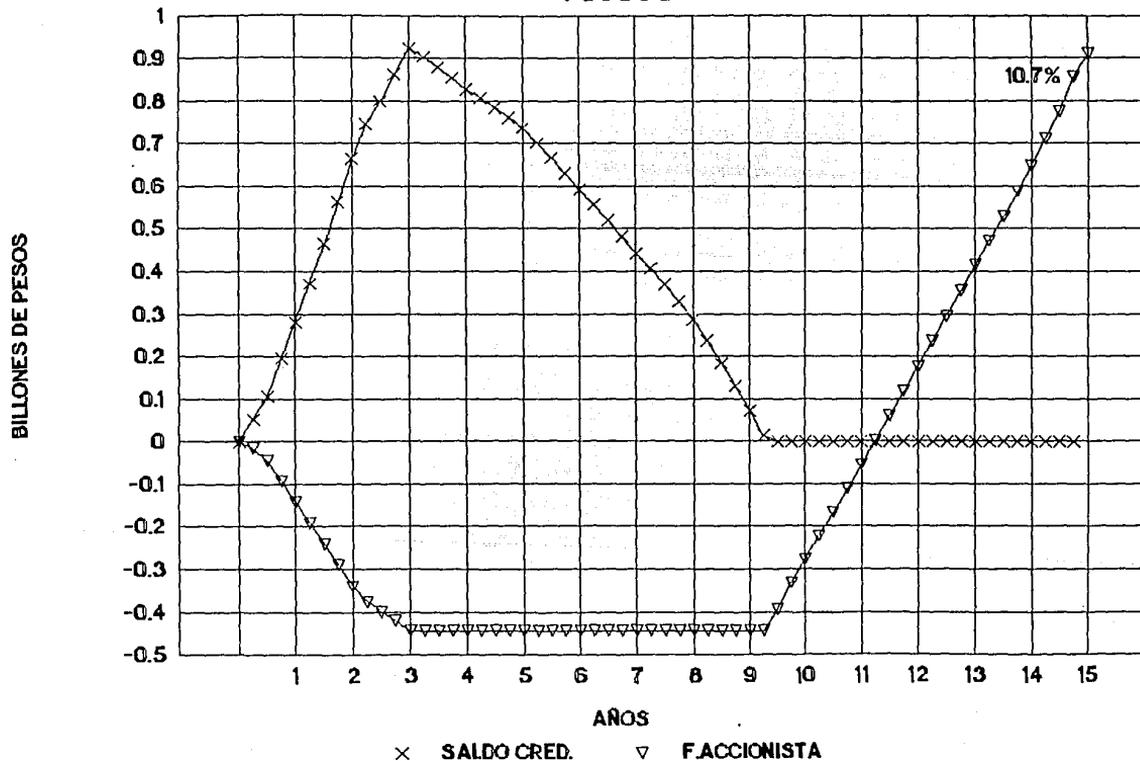


SENSIBILIDAD A LAS TASAS 10% INCREMENTO

GRAFICA 6.4

CUERNAVACA - ACAPULCO

FLUJOS

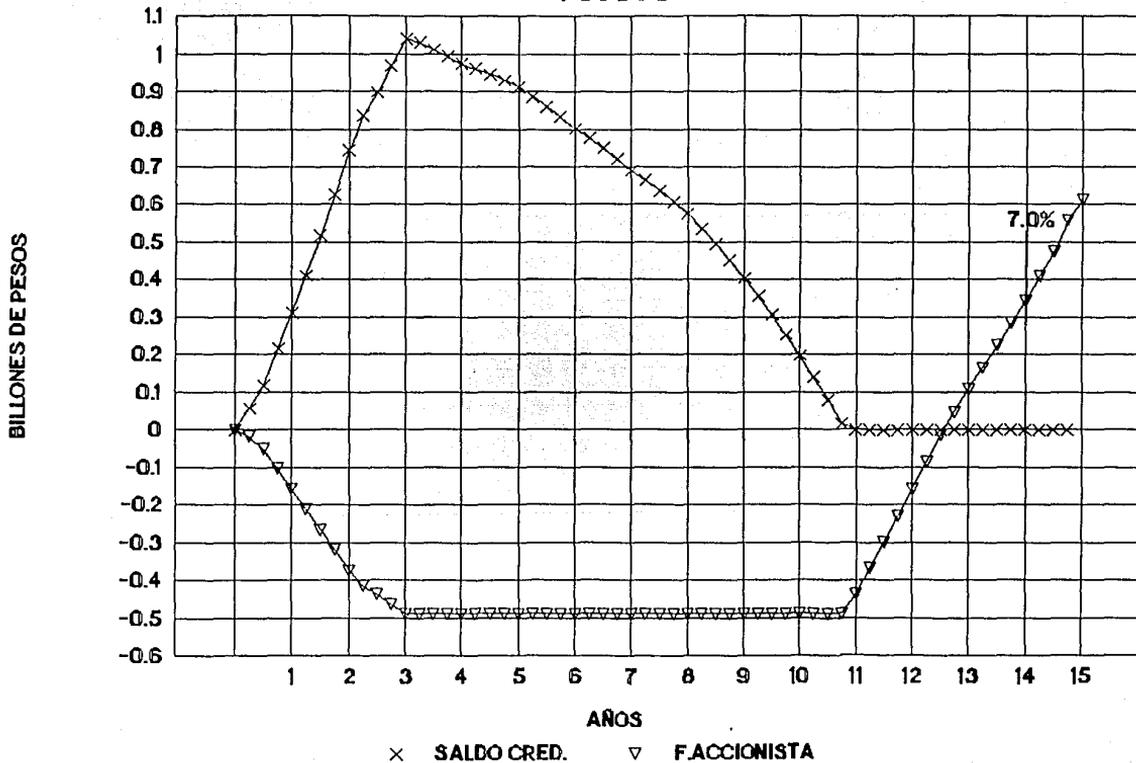


SENSIBILIDAD A LAS TASAS 10% DECREMENTO

GRAFICA 6.5

CUERNAVACA - ACAPULCO

FLUJOS



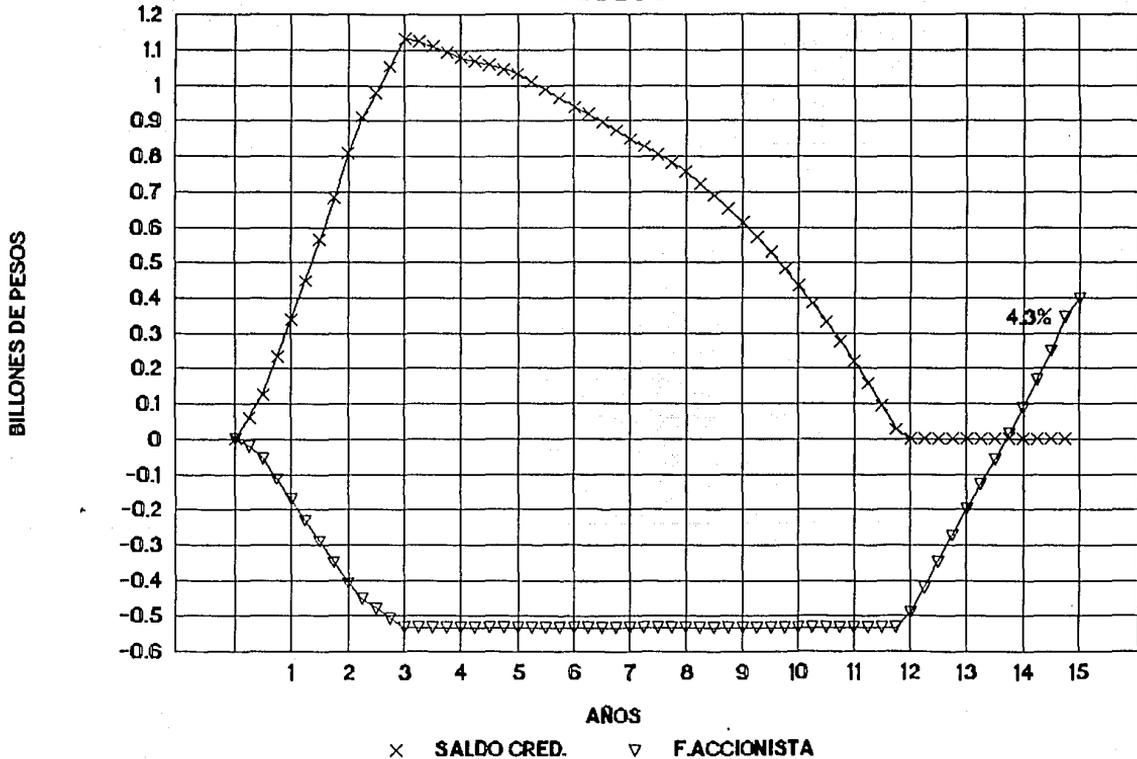
SENSIBILIDAD AL MONTO DE INVERSION

INCREMENTO 10%

GRAFICA 6.6

CUERNAVACA - ACAPULCO

FLUJOS



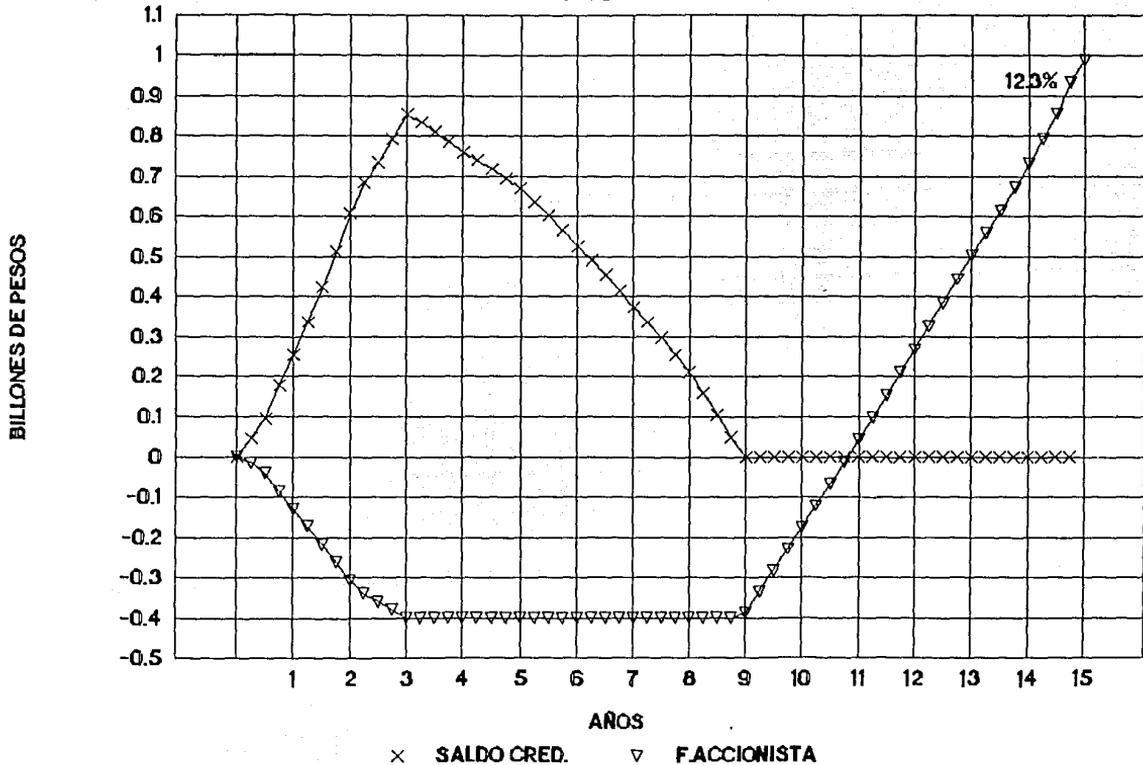
SENSIBILIDAD A EL MONTO DE LA INVERSION

INCREMENTO 20%

GRAFICA 6.7

CUERNAVACA - ACAPULCO

FLUJOS



SENSIBILIDAD AL MONTO DE LA INVERSION

DECREMENTO 10%

GRAFICA 6.8

CAPITULO 7

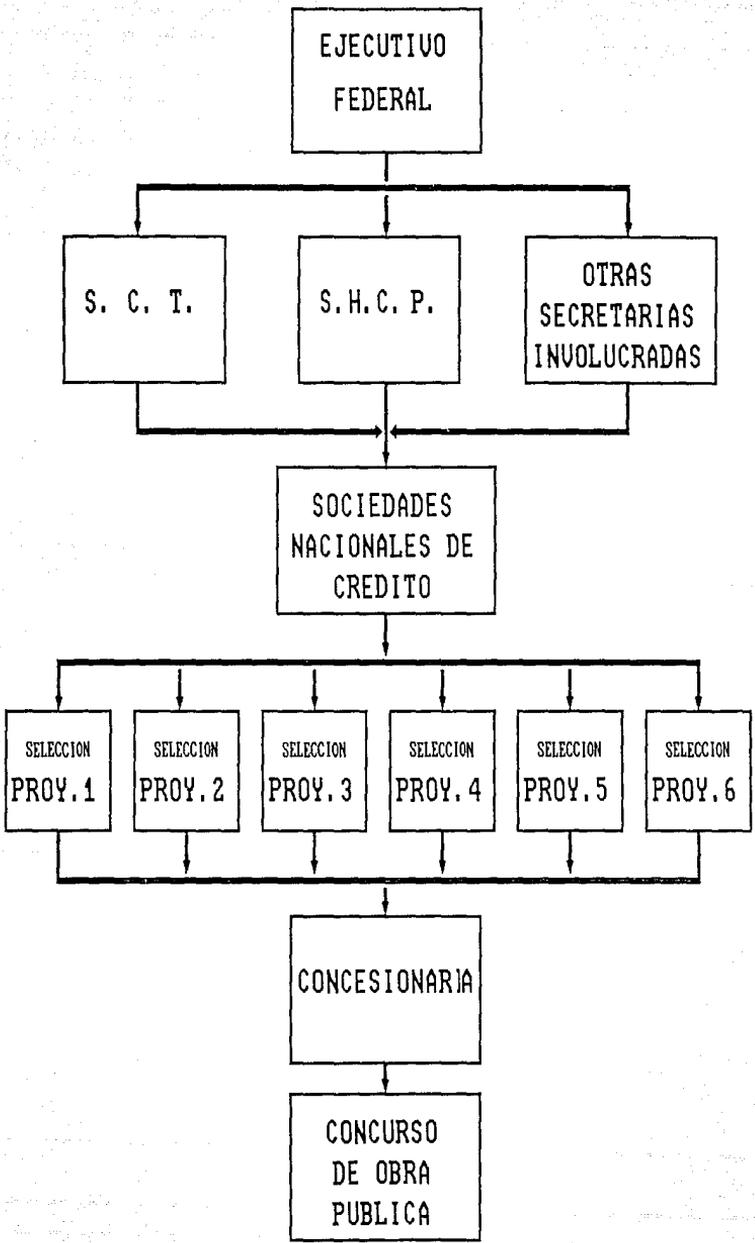
CONCLUSIONES.

DADA LA CRISIS QUE HA PADECIDO LA ECONOMIA MEXICANA, LA QUE HA PROVOCADO LA IMPOSIBILIDAD POR PARTE DEL SECTOR PUBLICO DE SEGUIR CUBRIENDO LAS NECESIDADES DE INVERSION EN MATERIA DE OBRAS DE INFRAESTRUCTURA Y ANTE EL CARACTER ESENCIAL DE REALIZARLAS PARA NO DETENER EL DESARROLLO VITAL DEL PAIS, SE PLANTEA INDISPENSABLE LA REALIZACION DE ESTAS OBRAS MEDIANTE LA PARTICIPACION DIRECTA DE LA INICIATIVA PRIVADA.

ESTE FUNDAMENTAL IMPULSO NO SE PLANTEA UNICAMENTE COMO APOYO POLITICO COYUNTURAL O COMO SALIDA DE LA NUEVA ADMINISTRACION, SINO COMO LA VERDADERAMENTE URGENTE INFRAESTRUCTURA PARA EL DESARROLLO A CORTO PLAZO DEL PAIS. COMO YA LO HE EXPRESADO, CREO QUE EL FUTURO NO PERDONA Y EL, NOS ESTA REBASANDO, YA QUE SI NO CONSEGUIMOS DESAHOGAR NUESTRO ATRASO EN EL CORTO PLAZO, NO PODREMOS SEGUIR EL PASO DE LOS ACONTECIMIENTOS MUNDIALES Y SEREMOS PASTO DEL ATRASO PERMANENTE Y LA BRECHA, CON ELLOS, SE ABRIRA MAS Y MAS.

EN RELACION AL ESQUEMA DE OBRA CONCESIONADA PUEDO PROPONER UNAS MODIFICACIONES, QUE SE ESQUEMATIZAN EN LA FIGURA DE LA PAGINA SIGUIENTE Y QUE PUEDO EXPLICAR ASI: EL EJECUTIVO COORDINA A LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES; ESTAS A SU VEZ SE COORDINAN CON INSTITUCIONES NACIONALES DE CREDITO; LOS BANCOS ANALIZAN FINANCIERAMENTE LOS PROYECTOS DE MANERA DE ESTABLECER SU FACTIBILIDAD Y EL PLAZO DE CONCESION QUE REQUIEREN PARA SU RECUPERACION; FINALMENTE, SE DISTRIBUYEN LOS PROYECTOS ENTRE ESTAS INSTITUCIONES CON EL PROPOSITO DE FINANCIARLOS, EN UNA PALABRA: RESOLVER SU FONDEO. SI NO FUERA POSIBLE, YA QUE LA DEUDA DE LOS BANCOS SON TAMBIEN DEUDA PUBLICA POR LO MENOS HASTA ESTAS FECHAS, Y TENGO ENTENDIDO QUE EXISTEN COMPROMISOS DE NO MAS ENDEUDAMIENTO CON EL FONDO MONETARIO INTERNACIONAL, PODRIA SER LA CONCESIONARIA, QUE ES UNA EMPRESA SOCIEDAD ANONIMA, LA QUE TOMARA EL CREDITO CON APOYO DE LOS BANCOS. UNA VEZ REALIZADO LO ANTERIOR SE LANZAN LAS CONVOCATORIAS DE CONCURSO DE OBRA PUBLICA TRADICIONAL, Y FINALMENTE SE CONSTRUYE LA CARRETERA.

BASICAMENTE LA RAZON DE ESTE PLANTEAMIENTO ES MUY SIMPLE: "ZAPATERO A TUS



ZAPATOS", ES DECIR, EL CONSTRUCTOR A CONSTRUIR, Y EL BANCO A RESOLVER EL FINANCIAMIENTO; POR EJEMPLO: LANZANDO LA EMISION DE BONOS DE INFRAESTRUCTURA.

CONSIDERO QUE SI SE PENSO EN ESTE ESQUEMA O EN OTRO PARECIDO, SI EMBARGO, POR CUESTIONES DE URGENCIA POLITICA NO FUERON APROBADOS.

EL TRATAR DE OPTIMIZAR LOS RECURSOS ECONOMICOS Y HUMANOS, MEDIANTE LA PLANEACION ESTRATEGICA, Y LA ADMINISTRACION EN GENERAL, ES EL OBJETIVO QUE PRETENDO. A MANERA DE CONCLUSION, REALIZARE UN ANALISIS DE LOS PUNTOS QUE CONSIDERO, CON UN CRITERIO CONSTRUCTIVO A TODAS LUCES, PUEDEN APOYAR EL ESQUEMA DE OBRA CONCESIONADA QUE ESTA VIGENTE Y QUE, EN UN MOMENTO DADO, SE PUEDE GENERALIZAR A OTRAS AREAS PRIORITARIAS DEL PAIS.

SE DEBE MENCIONAR QUE, INEVITABLEMENTE, ESTE ESQUEMA DE OBRA CONCESIONADA E INVERSION DE LA INICIATIVA PRIVADA, TRAE POR DEFINICION MEJOR SELECCION DE LA INVERSION, YA QUE TIENE COMO OBJETIVO FINES RENTABLES Y, POR LO TANTO. SE REALIZAN ESTUDIOS FINANCIEROS SERIOS NO SOLO POR LA INICIATIVA PRIVADA SINO QUE TAMBIEN POR INSTITUCIONES NACIONALES DE CREDITO. ASIMISMO TAMBIEN LA ASIGNACION DE LOS AHORROS NACIONALES EN PROYECTOS RENTABLES QUE OFREZCAN TASAS REALES MAYORES A LAS QUE OFRECE EL GOBIERNO POR SUS BONOS O CERTIFICADOS DE TESORERIA Y QUE SE OFREZCA PARTICIPAR EN EL LEVANTAMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA DEL PAIS ES CONSIDERO MUY POSITIVO.

AUNQUE EL ESQUEMA DE OBRA CONCESIONADA ES NUEVO PARA LEGISLAR SOBRE EL, CONSIDERO IMPORTANTE QUE LAS AUTORIDADES SE MANTENGAN ALERTA PARA SOLUCIONAR LAS EXIGENCIAS DEL ESQUEMA QUE SE PRESENTEN EN EL CAMINO DE SU DESARROLLO.

LAS NORMAS A QUE SE SUJETA ESTE TIPO DE OBRA, AUN PRESENTAN ALGUNAS INCONVENIENCIAS.

CIERTAMENTE, LAS AUTORIDADES HACENDARIAS QUE HAN RECIBIDO SOLICITUDES Y SUGERENCIAS HAN RESPONDIDO LAS CARTAS Y COMUNICACIONES, TRATANDO DE DAR SOLUCION DENTRO DEL MARCO DE LA LEY EXISTENTE, COMO ES EL CASO DE LA DEPRECIACION Y EL DE LOS IMPUESTOS EN ESTE ESQUEMA DE OBRA CONCESIONADA.

SIN EMBARGO, CONSIDERO QUE LAS AUTORIDADES CORRESPONDIENTES, POR EJEMPLO,

DEBERIAN DESIGNAR A UNA SOCIEDAD NACIONAL DE CREDITO PARA EL APOYO DE RECURSOS FINANCIEROS A UNA CIERTA CONCESION ASIGNADA, O BIEN, CREAR UN FIDEICOMISO QUE LO ADMINISTRE DE MANERA QUE SE GARANTICE EL BUEN USO DE LOS RECURSOS DEL PAIS, VER QUE EL CONCESIONARIO CUMPLA CON LOS REQUISITOS EN TIEMPO Y CALIDAD PARA DAR LA SALIDA DEL CONCESIONARIO INVERSIONISTA Y DE LA CARRETERA. NO, NO SE TRATA DE REVIVIR EL AMBIENTE PROTECCIONISTA NI MUCHO MENOS, SINO QUE COMO ESTADO, DEBE NORMAR, ESTAR ATENTO Y VIGILAR EL BUEN DESARROLLO DE LAS EMPRESAS QUE EXISTEN EN NUESTRO PAIS, Y POR LA PROPIA SALUD DEL ESQUEMA DE OBRA PUBLICA, YA QUE EN EL MISMO MANEJO DE LA CONCESION SE PUEDE OBSERVAR EL BUEN USO DE LOS RECURSOS ES POR LO TANTO LOGICO QUE LA CONCESION SE MANEJE CORRECTAMENTE.

TAMBIEN, DESDE EL PUNTO DE VISTA FISCAL, SE PUEDEN HACER ALGUNAS SUGERENCIAS COMO POR EJEMPLO EL OTORGAR INCENTIVOS FISCALES A LAS EMPRESAS CONCESIONADAS.

LO ANTERIOR PODRIA IMPLICAR QUE LA CONCESIONARIA ENTREGARA AL GOBIERNO FEDERAL LA CARRETERA AÑOS ANTES; PROCEDAMOS A REALIZAR ESTE RAZONAMIENTO: SI LOS INGRESOS DE LAS CUOTAS ALCANZAN PARA CUBRIR TODOS LOS GASTOS DE LA CONCESIONARIA, PAGAR LOS ALTOS GASTOS FINANCIEROS, ES DECIR, EL SERVICIO DE LA DEUDA Y EL RETORNO DE LA INVERSION DE CAPITAL, Y EN UN MOMENTO DADO TODOS ESTOS INGRESOS PASARAN AL GOBIERNO FEDERAL PARA REALIZAR NUEVAS OBRAS DE INFRAESTRUCTURA SE RECOBRARIAN, CON MUCHO, LOS IMPUESTOS NO RECIBIDOS POR INCENTIVOS.

EVIDENTEMENTE SE PODRIA EN SU LUGAR, REDUCIR LA TARIFA. LO ANTERIOR HARIA MAS ACCESIBLE EL TRANSPORTE. ES UNA OPCION QUE NO DEBE DESECHARSE.

EN EL MANEJO DE LAS OBRAS CONCESIONADAS EXISTEN VARIAS INCONGRUENCIAS POR PARTE DE LA SECRETARIA, COMO PODRIA SER EL QUE SE OTORGA LA CONCESION A QUIEN OFRECE EL MENOR PLAZO DE ESTA CUANDO NO SIEMPRE EL MENOR PLAZO IMPLICA SIQUIERA UN DESARROLLO FINANCIERO ESTRUCTURADO DE LA CONCESION, ES DECIR, SE HA VISTO QUE ALGUNAS CONSTRUCTORAS PRESENTAN UN MUY POBRE ANALISIS FINANCIERO PARA SOLICITAR LA CONCESION CON EL GRAVE RIESGO DE UN DESCALABRO Y TODAS SUS CONSECUENCIAS, PERO PRETENDIENDO CONSEGUIR TRABAJO Y CON ELLO SU SUBSISTENCIA.

SIN EMBARGO, LOS DOS PRINCIPALES PROBLEMAS A QUE SE ENFRENTA UNA EMPRESA CONCESIONADA SON:

1. LAS TASAS REALES NO GARANTIZADAS,
2. LAS TARIFAS, QUE SON REVISADAS CADA SEIS MESES O CUANDO LA INFLACION CRECE EN MAS DE 5% SEGUN EL BANCO DE MEXICO.
3. LA SECRETARIA NO ENTREGA UN PROYECTO COMPLETO DE LA CARRETERA
4. LA TECNOLOGIA: EN CUANTO A LA CONSTRUCCION, EL SISTEMA DE COBRO, ROBOS FUGAS DE DINERO, ETC.

LAS TASAS REALES SON CONSECUENCIA DEL MERCADO Y NADIE PODRIA GARANTIZAR A LA EMPRESA CONCESIONADA LAS TASAS A LAS QUE DEBERIA FONDEAR EL PROYECTO, Y SI EN UN MOMENTO DADO ESTAS TASAS CRECIERAN EN FORMA DESORDENADA LLEVARIA AL PROYECTO AL FRACASO YA QUE CONTRA ESTE TIPO DE EVENTOS NO HAY DEFENSA POSIBLE. LA SECRETARIA EN NINGUN MOMENTO TOMA RESPONSABILIDAD EN ESTE SENTIDO; RECIBE LA CORRIDA FINANCIERA EN LAS QUE SE ESTABLECEN LAS TASAS REALES, PERO EN NINGUN LUGAR DEL CONTRATO HACE REFERENCIA A AMPLIACION DE PLAZO SI ESTAS TASAS NO SE DAN EN LA REALIDAD.

ASI MISMO, EN RELACION A LA TARIFA, YA HEMOS VISTO QUE EL ESQUEMA DE OBRA CONCESIONADA ES SENSIBLE A LA VARIACION DE ESTA VARIABLE; ES TAMBIEN MUY PELIGROSO UN AMBIENTE INFLACIONARIO Y DESORDENADO PARA NUESTRO PROYECTO. HACIENDO UN ANALISIS, LA VARIABLE IMPORTANTE ES LA TASA DE INFLACION, NO ASI EL TIEMPO EN QUE SE REALICE LA REVISION DE ESTA VARIABLE.

ASIMISMO, ES UN PUNTO MUY IMPORTANTE EL HECHO DE QUE LA SECRETARIA NO ENTREGUE EL PROYECTO DEFINITIVO; LA VARIACION DE COSTOS PUEDE SER DE MAS DEL 20% CON SUS RESPECTIVAS CONSECUENCIAS, YA QUE SE CONCURSA CON UN PROYECTO EJECUTIVO A MEDIAS CON UN COMPROMISO CON UNA INSTITUCION DE CREDITO QUE CONOCE UN CIERTO MONTO Y QUE DIFICILMENTE ACEPTARA EL AUMENTO.

FINALMENTE, EXISTEN UNA SERIE DE FACTORES QUE LA CONCESIONARIA DEBERA CUIDAR COMO SON : LA FUGA DE EFECTIVO EN LAS CASETAS QUE ES UN PROBLEMA SEVERO, LOS ROBOS, EL DISEÑO DE LAS CASETAS CON SU TECNOLOGIA AVANZADA PERO, EN ALGUN CASO, DEMASIADO CARA ETC.

TODOS LOS PUNTOS ANTERIORES, SON DETALLES EN LOS QUE DEBE PUNTUALIZAR UN DIRECTOR DE UNA EMPRESA CONCESIONARIA Y DEBE VIGILARLOS MUY DE CERCA, PARA QUE EN BASE A SUS FUERZAS Y DEBILIDADES TOMA A TIEMPO LAS DECISIONES NECESARIAS. SIN EMBARGO

LOS PUNTOS BASICOS POSITIVOS DEL ESQUEMA FINANCIERO DE OBRA CONCESIONADA QUE SON:
LA MEJOR CALIDAD EN LA CONSTRUCCION, LA MEJOR TECNICA CONSTRUCTIVA, EN EL MENOR
TIEMPO, CON INVERSION PRIVADA, DESARROLLARA FIRMEMENTE LA INFRAESTRUCTURA DEL
PAIS.

ESTE ES EL TIEMPO DE TRABAJAR CON FIRMEZA Y CON LA MENTE ABIERTA Y CLARA, ES
NECESARIO EL TRABAJO CONJUNTO Y BIEN PLANEADO PARA OBTENER METAS Y CONSEGUIR EL
CRECIMIENTO, PLANTEANDO UNA SOCIEDAD MAS JUSTA PARA TODOS.

ANEXOS

INDICE DE ANEXOS

ANEXO 1.- CONVOCATORIA DEL PUENTE HUIMANGUILLO EN EL ESTADO DE TABASCO.

ANEXO 2.- PLIEGO DE REQUISITOS DE LA MISMA OBRA.

ANEXO 3.- FORMATO DE FIANZA.

ANEXO 4.- CONTRATO DE OBRA PUBLICA.

ANEXO 5.- PROPOSICION EN UN CONTRATO DE OBRA PUBLICA.

ANEXO 6.- ACTA PRIMERA DE LA MISMA OBRA.

ANEXO 7.- ACTA SEGUNDA DE LA MISMA OBRA

ANEXO 8.- CONVOCATORIA PROYECTO TIERRA COLORADA - ACAPULCO.

ANEXO 9.- PLIEGO GENERAL DEL CONCURSO.

ANEXO 10.- PROYECTO DE TITULO DE CONCESION.

ANEXO 11.- REGLAMENTO A QUE SE SUJETARA LA EXPLOTACION DE LA CONCESION.

ANEXO 12.- OFICIO DE SCT RESPECTO A LAS TARIFAS Y AFOROS.

ANEXO 13.- ACTA PRIMERA CONCURSO DE OBRA CONCESIONADA TIERRA COLORADA - ACAPULCO.

ANEXO 14.- ACTA SEGUNDA DEL MISMO CONCURSO.

ANEXO 15.- TRATAMIENTO FISCAL LA DE OBRA CONCESIONADA.

ANEXO 16.- COPIA DE LA PUBLICACION DE SERFIN PARA LA OBTENCION DE FONDOS.



CONSTRUCCION DEL PUENTE HUIMANGUILLO, EN EL ESTADO DE TABASCO

CONVOCATORIA NUM. SCT-CF-90-20

En cumplimiento a la Ley de Obras Públicas y de su Reglamento, se convoca a las personas físicas o morales que cuenten con registro en el Padrón de Contratistas de Obras Públicas, o estén tramitando el mismo, a participar en el concurso para la adjudicación del contrato de obra siguiente:

NUMERO DE CONCURSO Y ESPECIALIDAD REQUERIDA (Catálogo SPP)	OBRA		FECHAS				CAPITAL CONTABLE MINIMO REQUERIDO (Millones \$)
	UBICACION (Carretera, Tramo y Estado)	DESCRIPCION	LIMITE DE INSCRIPCION	APERTURA DE PROPOSICIONES	INICIACION DE LA OBRA	TERMINACION DE LA OBRA	
SCT-CF-90-20-01 (115)	Camino Urbano de Huimanguillo, Tab.	Puente Huimanguillo	14 Ago '90	28 Ago '90 12:00 hs.	18 Sep '90	31 May '92	2,300

En el contrato de obra que se adjudique en el concurso antes mencionado, se pactará un anticipo para la iniciación de los trabajos por el 10% (diez por ciento) de la asignación autorizada para el primer ejercicio y además, podrá otorgarse anticipo hasta por el 20% (veinte por ciento) de la asignación autorizada para cada uno de los ejercicios del contrato respectivo, para la adquisición de equipos y materiales de instalación permanente en la obra, que estarán a su disposición con antelación a la fecha que se señale para inicio de los trabajos.

A) REQUISITOS QUE DEBEN CUMPLIR LOS INTERESADOS

Presentar solicitud de inscripción, a la cual anexarán los documentos que se indican a continuación y que entregarán en horas hábiles a más tardar el día señalado como fecha límite de inscripción, en la Subdirección Técnica de la Dirección General de Carreteras Federales, ubicada en Altadena No. 23, Cuarto Piso, Col. Nápoles, Código Postal 03810.

1. Documentación que compruebe el capital contable mínimo requerido (deberá acreditarse con la última declaración del Impuesto Sobre la Renta ante la Secretaría de Hacienda y Crédito Público o con el estado financiero actualizado, dictaminado por contador público titulado).
2. Registro completo en el Padrón de Contratistas de Obras Públicas que contenga lo o las especialidades para ejecutar la obra, o en su caso la documentación a que se refieren los artículos 19 y 20 del Reglamento de la Ley de Obras Públicas.
3. Testimonio notarial del Acta Constitutiva y modificaciones, en su caso, cuando se trate de persona moral, o copia certificada del Acta de Nacimiento si se trata de persona física.
4. Registro actualizado en la Cámara Nacional de la Industria de la Construcción.
5. Relación de los contratos de obra en vigor que tenga celebrados tanto en la Administración Pública Federal y/o Estatal como con los particulares, señalando el importe contratado y el importe por ejercer, desglosado por anualidades.

6. Documentación que acredite su capacidad técnica y financiera a los que son motivo de la convocatoria.
7. Declaración escrita y bajo protesta de decir verdad de no encontrarse en los supuestos del Artículo 37 de la Ley de Obras Públicas.

B) INSCRIPCION Y ENTREGA DEL PLEGO DE REQUISITOS A QUE SUJETARA EL CONCURSO

1. La Dependencia con base en la información presentada por los interesados, inscribirá en un plazo de dos (2) días hábiles a los que cumplan con los requisitos.
2. Los interesados inscritos y en la misma fecha en que se les notifique su inscripción, recogerán la documentación para el concurso, previo el pago de la cantidad de \$500 000 00 (QUINIENTOS MIL PESOS 00/100 M N.), importe de dicha documentación, mediante cheque certificado de Sociedad Nacional de Crédito autorizada para operar en el área metropolitana del Distrito Federal, expedido a nombre de la Tesorería de la Federación.

C) PRESENTACION DE LA PROPOSICION Y FALLO

1. La presentación y apertura de proposiciones para el Concurso, se efectuará en la fecha y hora indicadas, en la sala de juntas de la Dirección General de Carreteras Federales, con domicilio en la calle de Altadena Núm. 23, Primer Piso, Col. Nápoles, Código Postal 03810. Al término de este primer acto se informará respecto del lugar y hora en que se dará a conocer el fallo.
2. La Dependencia, con base en el análisis comparativo de las proposiciones admitidas y en su propio presupuesto de la obra, formulará el dictamen que servirá como fundamento para el fallo, mediante el cual, en su caso, adjudicará el contrato a la persona que de entre los proponentes, reúna las condiciones necesarias, garantice satisfactoriamente el cumplimiento del contrato y la ejecución de la obra y haya presentado la postura solvente más baja. Contra esta resolución no procederá recurso alguno.

Ciudad de México, 31 de julio de 1990

SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES
SUBSECRETARIA DE INFRAESTRUCTURA
DIRECCION GENERAL D E CARRETERAS FEDERALES

Ciudad de México, 14 de agosto de 1990.

PLIEGO DE REQUISITOS

Al que se sujetará el Concurso Núm. SCT-CF-90-20-01, relativo a la construcción del Puente Huimanguillo en el Camino Urbano de Huimanguillo, Tab., con cargo a las aportaciones para esta obra del Gobierno del Estado de Tabasco y el Gobierno Federal.

C L A U S U L A S

PRIMERA.- La DEPENDENCIA mostrará el lugar donde se ejecutará la obra, para lo cual los interesados que así lo deseen, deberán concurrir a las oficinas de la Presidencia Municipal de la Ciudad de Huimanguillo, Tab., el día 22 del mes de agosto de 1990, a las diez horas.

SEGUNDA.- Al formular la proposición, el concursante tomará en cuenta lo siguiente:

- a) Que la obra deberá iniciarse a más tardar el día 26 del mes de septiembre de 1990.
- b) Que el término para la conclusión de la obra será el día 31 del mes de mayo de 1992. Sin embargo, el concursante podrá comprometerse a terminar la obra en una fecha anterior a la fijada.
- c) Que la ejecución de la obra se ajustará a las inversiones que para cada año autoricen el Gobierno Federal por conducto de la Secretaría de Programación y Presupuesto, y el Gobierno del Estado de Tabasco, las que para el ejercicio correspondiente al año de 1990, ascienden en conjunto a la cantidad de \$1,000'000,000.00 (UN MIL MILLONES DE PESOS, 00/100 M.N.).
- d) Que para que el Contratista realice en el sitio de los trabajos la construcción de sus oficinas, almacenes, bodegas e instalaciones y, en su caso, para los gastos de traslado de la maquinaria y equipo de construcción e inicie los trabajos, le será otorgado un anticipo del diez por ciento (10%) de la asignación presupuestal aprobada para el primer

ejercicio del contrato, debiendo el concursante anexar a su proposición el importe desglosado por los conceptos antes señalados; cuando los trabajos se inicien en el último trimestre del primer ejercicio, la DEPENDENCIA podrá por única vez, complementar en el segundo ejercicio los gastos para el inicio de los trabajos, hasta por el diez por ciento (10%) del importe de la asignación aprobada para dicho ejercicio.

Además del anticipo para el inicio de los trabajos, se otorgará otro anticipo por el veinte por ciento (20%) de la asignación aprobada para cada uno de los ejercicios del contrato, para la compra y producción de materiales de construcción y adquisición de equipos de instalación permanente y demás insumos, anticipos que deberán amortizarse proporcionalmente con cargo a cada una de las estimaciones por trabajos ejecutados que se formulen, debiéndose liquidar el faltante por amortizar en la estimación final.

TERCERA.- Para asegurar la seriedad de la proposición, el proponente acompañará a la misma una garantía cuyo monto deberá ser igual al cinco por ciento (5%) del importe de su proposición (incluyendo I.V.A.), pudiendo optar por entregarla mediante:

- a) Cheque cruzado expedido por él mismo con cargo a cualquier institución de crédito, a favor de la Tesorería de la Federación.
- b) Fianza otorgada por institución de finanzas debidamente autorizada, a favor de la Tesorería de la Federación, en cuyo caso deberá constituirse conforme al formato que se anexa al presente Pliego.

CUARTA.- La Proposición integrada en la forma que previene la Cláusula Décima de este Pliego, deberá presentarse a las once horas del día 5 del mes de septiembre de 1990, en la Sala de Juntas de la Dirección General de Carreteras Federales, sita en la calle de Altadena Núm. 23, Primer Piso, Colonia Nápoles de esta Ciudad, donde se llevará a cabo el acto de Presentación y Apertura de Proposiciones, bajo la Presidencia del C. Ing. Víctor M. Mahbub Matta, Subsecretario de Infraestructura, conforme al procedimiento establecido por el Artículo 33 del Reglamento de la Ley de Obras Públicas, en presencia de los concursantes que asistan al acto y, en su caso, del Representante de la Secretaría de la Contraloría General de la Federación y de los invitados presentes, levantándose el acta correspondiente.

QUINTA.- El fallo se dará a conocer a las trece horas del día 12 del mes de septiembre de 1990, en la Sala de Juntas de la Dirección General de Carreteras Federales, en presencia de quienes asistan al acto, levantándose el acta correspondiente en la que se hará constar, en su caso, el nombre del adjudicatario.

SEXTA.- Al formular la Proposición el concursante tomará en cuenta lo siguiente:

- a) Que la obra se llevará a cabo con sujeción a: la Ley de - - Obras Públicas; su Reglamento; las Reglas Generales para la Contratación y Ejecución de Obras Públicas y de Servicios - relacionados con las mismas para las Dependencias y Entidades de la Administración Pública Federal; el Proyecto; las Normas para Construcción e Instalaciones y de Calidad de - los Materiales que la DEPENDENCIA tiene en vigor, última - edición de cada uno de sus libros y las Especificaciones, en su caso; el Programa y Montos Mensuales de Obra (Forma E-6) el Programa de Utilización de la Maquinaria y Equipo de - - Construcción (Forma E-6.a); los precios unitarios señalados en la Relación de Conceptos de Trabajo y Cantidades de Obra para Expresión de Precios Unitarios y Monto Total de la Proposición (Forma E-7), que deberán estar calculados de acuerdo con lo establecido en la Forma E-5, la sección 5 de las Reglas Generales para la Contratación de Obras Públicas a - que antes se hizo mención, incluyendo lo dispuesto en la - fracción V del artículo 31 del Reglamento de la Ley de Obra Públicas, y conforme a las cláusulas del Contrato de Obra Pública a Precios Unitarios y Tiempo Determinado (Forma - - E-8).

- b) Que en relación con los precios unitarios a que se alude en el inciso anterior, cuando los costos que sirvieran de base para calcularlos sufran variaciones originadas por incremento en los precios de materiales, salarios, equipo y demás - factores que integren dichos costos y que impliquen un aumento superior al cinco por ciento (5%) del valor de los - trabajos aún no ejecutados dentro del programa, amparados - por el contrato, el Contratista, en los términos de los artículos 46 de la Ley de Obras Públicas y 50 de su Reglamento y la Sección correspondiente de las Reglas Generales para la Contratación y Ejecución de Obras Públicas y de Servicios relacionados con las mismas para las Dependencias y Entidades de la Administración Pública Federal, podrá solicitar la revisión de los costos y la DEPENDENCIA, si procede aplicará en el caso, el procedimiento establecido en la - - fracción III del artículo 50 del citado Reglamento, afectando el importe del o los ajustes resultantes en un porcentaje igual al del anticipo concedido para la compra y producción de materiales de construcción, la adquisición de equipos de instalación permanente y demás insumos, conforme a - lo dispuesto en la fracción VII del artículo 27 del Reglamento antes mencionado.

El concursante al presentar su Proposición deberá manifestar su conformidad en adherirse al Pacto de Estabilidad y Crecimiento Económico en todos y cada uno de sus términos, así como a la evolución de sus etapas correspondientes, y por lo tanto, aceptar expresamente que en la revisión de -

los costos a que se refiere el párrafo anterior, no se reflejen incrementos mayores a los derivados de las condiciones y disposiciones del referido Pacto.

- c) Que deberá tener en la obra permanentemente un técnico que sea su representante, cuyo título deberá estar registrado en la Dirección General de Profesiones de la Secretaría de Educación Pública, anotando para tal efecto el nombre y número de la cédula profesional que lo acredite como tal. Este técnico deberá tener suficiente experiencia en obras de la índole de la que se llevará a cabo, y facultado en los términos y para los efectos a que se refiere la regla 3.3.6 de las Reglas Generales para la Contratación y Ejecución de Obras Públicas y de Servicios relacionados con las mismas para las Dependencias y Entidades de la Administración Pública Federal.
- d) Que para efectos de pago se formularán estimaciones mensuales por los trabajos ejecutados, las que serán cubiertas en un plazo no mayor de treinta (30) días hábiles contados a partir de la fecha en que se hubiesen aceptado y firmado por las partes, fecha que deberá hacerse constar en la bitácora y en las propias estimaciones. Los ajustes de costos que correspondan a los trabajos ejecutados conforme a dichas estimaciones, se pagarán dentro de un plazo no mayor de treinta (30) días hábiles, contados a partir de la fecha en que la DEPENDENCIA emita el oficio de resolución respectivo.

En los casos en que la DEPENDENCIA no cumpla con el pago de las estimaciones y de los ajustes de costos, conforme a lo establecido en el párrafo anterior, a solicitud del Contratista, pagará gastos financieros conforme a una tasa que será igual a la establecida por la Ley de Ingresos de la Federación, en los casos de prórroga para el pago del crédito fiscal. Los cargos financieros se calcularán sobre las cantidades no pagadas y se computarán por días calendario desde que se venció el plazo, hasta la fecha en que se pongan las cantidades a disposición del Contratista.

En el caso de pagos en exceso que haya recibido el Contratista, éste deberá reintegrar las cantidades pagadas en exceso, más los intereses correspondientes, conforme a una tasa que será igual a la establecida por la Ley de Ingresos de la Federación para el pago de crédito fiscal. Los cargos se calcularán sobre las cantidades pagadas en exceso en cada caso y se computarán por días calendario desde la fecha del pago hasta la fecha en que se pongan efectivamente las cantidades a disposición de la DEPENDENCIA.

SEPTIMA.- Al formular su Proposición el concursante reconoce:

- a) Que tomó en consideración las condiciones climáticas, topo-

gráficas y geológicas de la región, compenetrándose de las condiciones generales y especiales del lugar de la obra y - que el desconocimiento de tales condiciones, en ningún caso servirá posteriormente para aducir justificación por incumplimiento del contrato o para solicitar bonificación a los precios consignados en la Proposición.

- b) Que cuando se estipula que el pago de los diversos conceptos de trabajo se hará al precio que fije el contrato para la unidad de obra terminada, ha juzgado y tomado en cuenta todas las condiciones que puedan influir en los precios unitarios, independientemente de lo que dichos precios incluyan en razón del costo directo, del indirecto, del financiamiento, de la utilidad y del porcentaje correspondiente a obras y servicios de beneficio social; que los datos tales como clasificación y abudamiento de materiales, disposición de los estratos y otras características, los ha proporcionado la DEPENDENCIA únicamente como orientación y a título informativo, quedando bajo la responsabilidad del proponente juzgar de todas las circunstancias dichas, de manera que si cualquiera de ellas resulta diferente en la realidad a como lo consideró el proponente, por ejemplo en la clasificación de materiales, la diferencia no justificará reclamación alguna del contratista en cuanto a los precios unitarios.
- c) Que el tratamiento para los materiales que se utilicen en la construcción de la capa subrasante, así como en los revestimientos, sub-bases, bases, carpetas y en los riegos de sello, deberá ser el adecuado, salvo que a juicio de la DEPENDENCIA no sea factible para satisfacer los requisitos estipulados en las Normas para Construcción e Instalaciones y de Calidad de los Materiales. Por lo tanto, cuando en el Pliego de Requisitos se indique algún tratamiento, éste debe usarse como guía y no al que necesariamente deban someterse los respectivos materiales.
- d) Que los materiales que se utilicen en la construcción de obras de drenaje, puentes y trabajos diversos, deberán ser los adecuados para obtener la calidad fijada en el proyecto y satisfacer los requisitos estipulados en las Normas para Construcción e Instalaciones y de Calidad de los Materiales.
- e) Que ninguna de las diferencias que pudieran resultar en las cantidades de obra anotadas por la DEPENDENCIA en la Forma E-7, justificará reclamación alguna del contratista en relación con los precios respectivos.
- f) Que si como consecuencia del fallo, le es adjudicado el contrato, preparará de acuerdo con la DEPENDENCIA, cuando ésta lo considere conveniente, un programa de ejecución de los trabajos, detallado por conceptos, consignando por períodos las cantidades por ejecutar e importes correspondientes,

basado en la información proporcionada por él en su Proposición, debiendo entregarlo dentro de los veinte (20) días hábiles siguientes al de la fecha del fallo de adjudicación.

- g) Que propone precios unitarios únicamente para los conceptos anotados en la Relación (Forma E-7) y que por lo tanto, no presenta alternativas que modifiquen lo estipulado en este Pliego de Requisitos.
- h) Que presenta análisis de cada uno de los precios unitarios relativos a los conceptos señalados en la Relación (Forma E-7), estableciendo separadamente los costos directos, los costos indirectos, el costo del financiamiento, la utilidad y el porcentaje correspondiente a Obras y Servicios de Beneficio Social; que al determinar sus costos directos tomó en consideración los salarios vigentes y los precios de materiales y equipo que rigen en el lugar de la obra en la fecha de su Proposición. Ninguna de las diferencias que pudieran resultar entre el precio real y el considerado en los análisis justificará reclamación del contratista en relación con los precios respectivos.

Los costos indirectos deberán expresarse en un tanto por ciento del costo directo. En anexo por separado deberá presentarse el análisis detallado de los cargos que determinen este factor, desglosando los correspondientes a la administración de oficinas centrales y de la obra, seguros y fianzas y al que se deberá acompañar el programa de utilización del personal técnico, administrativo y de servicios encargado de la dirección, supervisión y administración de los trabajos.

El costo de financiamiento de los trabajos, estará representado por un porcentaje de la suma de los costos directos e indirectos; considerando para la determinación de este costo los gastos que realice en la ejecución de los trabajos, los pagos por anticipos y estimaciones que recibirá y la tasa de interés que aplicará, debiendo acompañar el análisis correspondiente a este concepto.

El cargo por utilidad, será fijado mediante un porcentaje sobre la suma de los costos directos, indirectos y de financiamiento, y el cargo correspondiente a Obras y Servicios de Beneficio Social, como un porcentaje del valor resultante de sumar los costos directos, indirectos, financiamiento y utilidad.

- i) Que al contrato y a sus revalidaciones anuales, en su caso, se agregarán los respectivos Programas y Montos Mensuales de Obra (Forma E-6) y los Programas de Utilización de la Maquinaria y Equipo de Construcción (Forma E-6.a), correspondientes a los presupuestos autorizados para cada año, y por

lo tanto se compromete y obliga a formular anualmente, de común acuerdo con la DEPENDENCIA, dichos documentos.

- j) Que los ajustes al Programa y Montos Mensuales de Obra (Forma E-6) y al Programa de Utilización de la Maquinaria y Equipo de Construcción (Forma E-6.a), motivados por lo que se indicó anteriormente, no implicarán cambio en los precios unitarios señalados por él mismo en la Relación (Forma E-7).

OCTAVA.- La Relación de Conceptos de Trabajo y Cantidades de Obra para Expresión de Precios Unitarios y Monto Total de la Proposición (Forma E-7) se formulará de acuerdo con lo siguiente:

- a) Se llenará preferentemente a máquina y de ser manuscrita se usará tinta negra, escribiendo con caracteres de imprenta fácilmente legibles. En ambos casos, la Forma E-7 deberá presentarse sin correcciones, raspaduras ni enmendaduras.
- b) Se anotarán los precios unitarios, expresándolos en moneda nacional, al centésimo.
- c) Cuando la Forma E-7 se componga de varias hojas, deberá anotarse el monto de cada una de ellas y en la hoja final, el monto parcial acumulado, el Impuesto al Valor Agregado (IVA) y el importe total de la proposición.
- d) En caso de encontrarse errores en las operaciones aritméticas, se reconocerá como correcto el producto de las cantidades anotadas por la DEPENDENCIA y los precios unitarios anotados por el proponente.
- e) De acuerdo con las correcciones que en su caso se hagan, se modificarán los montos parciales y la suma de ellos.

NOVENA.- Para aclarar cualquier duda que los interesados tuvieran en relación con el Concurso, podrán dirigirse a la Subdirección Técnica de la Dirección General de Carreteras Federales, con domicilio en Alameda Núm. 23, Cuarto Piso, Colonia Nápoles de esta Ciudad. Las solicitudes sólo serán atendidas si los interesados las presentan por escrito y a más tardar cinco (5) días hábiles anteriores a la fecha de presentación y apertura de Proposiciones, la DEPENDENCIA comunicará por escrito a los concursantes, por lo menos con tres (3) días hábiles anteriores a la fecha de presentación y apertura de Proposiciones, cualquier situación que no haya sido considerada dentro de la información proporcionada y que pueda afectar la elaboración de las propuestas.

DECIMA.- La Proposición deberá presentarse en sobre cerrado en forma inviolable y se integrará con la Forma E-3 firmada por el proponente y con los anexos a que se refieren los incisos a), b), c) y d).

- a) Documentos para los que se utilizarán las formas que se expresan y que deberán ser firmados en cada una de sus hojas:
- 1.- Maquinaria y Equipo de Construcción que se Empleará en la Obra, indicando si es de su propiedad y ubicación física (Forma E-4);
 - 2.- Programa y Montos Mensuales de Obra, (Forma E-6);
 - 3.- Programa de Utilización de la Maquinaria y Equipo de Construcción, (Forma E-6.a);
 - 4.- Relación de Conceptos de Trabajo y Cantidades de Obra para Expresión de Precios Unitarios y Monto Total de la Proposición, (Forma E-7);
 - 5.- Manifestación escrita de conocer el sitio de los trabajos, (Forma E-3.a)
- b) Documentos proporcionados por la DEPENDENCIA con este Pliego, que se devolverán con la Proposición, firmados en todas sus hojas:
- 1.- El presente Pliego de Requisitos, (Forma E-2);
 - 2.- Los Trabajos por Ejecutar, en su caso;
 - 3.- La Especificaciones Particulares;
 - 4.- El modelo de Contrato de Obra Pública a Precios Unitarios y Tiempo Determinado, (Forma E-8).
- c) Documentos que serán formulados y firmados por el concursante en cada una de sus hojas:
- 1.- Datos básicos de costos de materiales y mano de obra considerando los precios y salarios vigentes en la zona o región de que se trate y costos horarios de la maquinaria y equipo de construcción;
 - 2.- Análisis de los costos horarios de la maquinaria y equipo de construcción;
 - 3.- Análisis de los costos indirectos que se desglosarán en los correspondientes a la administración de oficinas centrales y de la obra, seguros y fianzas;
 - 4.- Análisis del costo financiero, tomando en cuenta los gastos que realizará el Contratista en la ejecución de los trabajos, los anticipos que se otorguen, que las estimaciones por trabajos ejecutados se cubrirán en un término no mayor de treinta (30) días hábiles contados a partir de la fecha en que se hubieren aceptado y firmado, y la tasa de interés que aplicará.
 - 5.- Programa de utilización del personal técnico, administrativo y de servicios encargado de la dirección, supervisión y administración de los trabajos;

6.- Análisis detallados de los precios unitarios de los diversos conceptos, que deberán ser formulados por el concursante de acuerdo con la Forma E-5.

- d) Garantía de seriedad de la Proposición que satisfaga los requisitos indicados en la Cláusula Tercera de este Pliego.

DECIMA PRIMERA.- La DEPENDENCIA determinará durante el acto de presentación y apertura de Proposiciones, cuáles cumplen formalmente con el Pliego de Requisitos y que, por lo tanto, las recibe para su revisión detallada.

Aquellas proposiciones que no contengan todos los documentos o hayar omitido algún requisito o forma de presentación, serán desechadas sin darles lectura.

La DEPENDENCIA, sin perjuicio de la aceptación que haga de los documentos y de que los reciba para su revisión detallada, posteriormente podrá descalificar aquellas proposiciones que:

- a) Contengan uno o varios precios unitarios no remunerativos, cuyo importe sea significativo respecto al monto total de la Proposición.
- b) En los Análisis Detallados de Precios Unitarios haga intervenir destajos o lotes por concepto de mano de obra, materiales y equipo.
- c) En las que no coincidan los precios unitarios analizados detalladamente con los anotados en la Forma E-7.
- d) No contengan completos los datos básicos relativos a salarios, costos de materiales y costos horarios de la maquinaria y equipo de construcción.
- e) No presenten completos los análisis de los costos horarios de la maquinaria y equipo de construcción.
- f) No presenten completos los datos requeridos en el análisis detallado para la determinación del cargo directo en los términos de la Forma E-5.
- g) No contengan la totalidad de los Análisis Detallados de Precios Unitarios solicitados por la DEPENDENCIA.
- h). En las Formas E-4 y E-6. a no acrediten debidamente, a juicio de la DEPENDENCIA, que dispondrán y emplearán, por lo menos el equipo mínimo indispensable para terminar la obra en la fecha señalada en el inciso b) de la Cláusula Segunda de este Pliego.

- i) No sean congruentes los Programas de Utilización de la Maquinaria y Equipo de Construcción con los Programas y Montos Mensuales de Obra.
- j) No se ajusten los Programas y Montos Mensuales de Obra a la inversión autorizada para el primer ejercicio, en el caso de obras que rebasen un ejercicio presupuestal.
- k) Propongan alternativas que modifiquen las condiciones establecidas por la DEPENDENCIA en este Pliego, y conforme a las cuales se desarrolla el Concurso y la obra.
- l) Contravengan lo dispuesto en el artículo 37 de la Ley de Obras Públicas.
- m) No satisfagan cualquiera de los requisitos determinados en este Pliego y sus apéndices y que no hayan sido detectados en el acto de presentación y apertura de Proposiciones.
- n) No expresen claramente en el análisis financiero que tomó en cuenta, en su caso, el o los anticipos que se otorguen para disminuir los cargos por financiamiento y que las estimaciones se cubrirán dentro de los treinta (30) días hábiles siguientes a la aprobación de las mismas.

DECIMA SEGUNDA.- La DEPENDENCIA con base en el análisis comparativo de las proposiciones admitidas y en su propio presupuesto de la obra, formulará un dictamen que servirá como fundamento para el fallo, mediante el cual en su caso, adjudicará el contrato a la persona que de entre los proponentes reúna las condiciones necesarias, garantice satisfactoriamente el cumplimiento del contrato y haya presentado la postura solvente más baja.

DECIMA TERCERA.- Si no se recibe proposición alguna o todas las presentadas fueren desechadas, la DEPENDENCIA declarará desierto el concurso, situación que quedará asentada en el acta.

DECIMA CUARTA.- Las Proposiciones presentadas por los concursantes y que sean aceptadas en los términos de la Cláusula Décima Primera, serán conservadas por la DEPENDENCIA.

DECIMA QUINTA.- El adjudicatario quedará obligado a firmar el contrato en el acto de adjudicación o en su caso, en el lugar, fecha y hora que fije la DEPENDENCIA y a entregar la garantía de cumplimiento del mismo y de las correspondientes a los anticipos que se otorguen en los términos de los artículos 25 y 26 del Reglamento, dentro de los siguientes quince (15) días hábiles después de la firma.

De no cumplir con dichos requisitos se hará efectiva la garantía de su proposición a título de pena convencional y por el simple retardo en el cumplimiento de la obligación.

DECIMA SEXTA.- Las garantías de las Proposiciones se devolverán a los concursantes al darse a conocer el fallo del concurso, a cambio del recibo otorgado por la DEPENDENCIA, a excepción de aquella que corresponda al concursante a quien le fue adjudicado el contrato, la que será devuelta una vez que lo firme y exhiba las garantías estipuladas en el mismo.

DECIMA SEPTIMA.- En el caso de que la DEPENDENCIA no firmare el contrato respectivo dentro de los veinte (20) días hábiles siguientes al de la adjudicación, el concursante seleccionado, sin incurrir en responsabilidad, podrá determinar no ejecutar la obra. En este supuesto, la DEPENDENCIA le devolverá la garantía otorgada para el sostenimiento de su proposición y lo indemnizará por los gastos no recuperables en que hubiere incurrido el contratista para preparar y elaborar su propuesta.

FORMATO.

NOMBRE DE LA AFIANZADORA.

Declaración expresa de que la Institución Afianzadora cuenta con la autorización de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público indicando el margen de operación. (El importe de la fianza no debe rebasar los límites de operación que la Secretaría de Hacienda y Crédito Público autorice a las Afianzadoras, excepto los casos de autorización de reafianzamiento otorgada por la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas).

NUMERO DE POLIZA.

Declaración de que la Institución Afianzadora se constituye hasta por la suma de \$.....(letra) en moneda nacional.

A FAVOR DE LA TESORERIA DE LA FEDERACION Y A DISPOSICION DE LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES.

PARA GARANTIZAR POR (Nombre y dirección de la persona física o moral que se obliga en cualquiera de las operaciones), (objeto de la fianza), (cabe aclarar, que en caso de contratos pedidos, cuando se trate de funcionamiento de bienes o prestación de servicios deberá llevar lo siguiente: "Y ESTARA VIGENTE HASTA QUE SE HAYAN SATISFECHO TALES OBLIGACIONES, ABARCANDO INCLUSIVE EL PERIODO DE GARANTIA DE FUNCIONAMIENTO DE LOS BIENES O DE LA PRESTACION DE LOS SERVICIOS, SEGUN SEA EL CASO tanto nacionales como internacionales), Y ESTARA VIGENTE HASTA QUE LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES MANIFIESTE EXPRESAMENTE Y POR ESCRITO LA DEVOLUCION, PARA SU CANCELACION. LA LEY QUE REGULA (OBJETO DE LA FIANZA), ES (LEY Y NORMATIVIDAD APLICABLES SEGUN SEA LA MATERIA DE QUE SE TRATA).

LA AFIANZADORA ACEPTA EXPRESAMENTE CONTINUAR GARANTIZANDO EL CREDITO A QUE ESTA POLIZA SE REFIERE, AUN EN EL CASO DE QUE SE OTORGUEN PRORROGAS O ESPERA AL DEUDOR, PARA EL CUMPLIMIENTO DE LAS OBLIGACIONES QUE SE AFIANZAN; LA COMPAÑIA ACEPTA EXPRESAMENTE SOMETERSE AL PROCEDIMIENTO DE EJECUCION ESTABLECIDO POR EL ARTICULO 95 DE LA LEY FEDERAL DE INSTITUCIONES DE FIANZAS, REFORMADA POR DECRETO DEL 3 DE ENERO DE 1990, ASI COMO AL ARTICULO 118 DE LA MISMA LEY; PARA LA INTERPRETACION Y CUMPLIMIENTO QUE ESTA POLIZA REPRESENTA, SE SOMETE A LA JURISDICCION DE LOS TRIBUNALES FEDERALES DE LA CIUDAD DE MEXICO, DISTRITO FEDERAL, RENUNCIANDO PARA ESTE EFECTO AL QUE PUDIERA CORRESPONDERLE EN RAZON DE DOMICILIO; ESTA FIANZA PERMANECERA EN VIGOR DESDE LA FECHA DE SU EXPEDICION Y DURANTE LA SUSTANCIACION DE TODOS LOS RECURSOS Y JUICIOS LEGALES QUE SE INTERPONGAN, HASTA QUE SE DICTE RESOLUCION DEFINITIVA POR AUTORIDAD COMPETENTE.

FECHA DE EXPEDICION

FIRMA DEL REPRESENTANTE AUTORIZADO.

CONTRATO DE OBRA PUBLICA A PRECIOS UNITARIOS Y TIEMPO DETERMINADO QUE CELEBRAN POR UNA PARTE EL EJECUTIVO FEDERAL A TRAVES DE LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES, A QUIEN SE DENOMINARA "LA DEPENDENCIA", REPRESENTADA POR _____, EN SU CARACTER DE _____, Y POR LA OTRA REPRESENTADA POR _____, EN SU CARACTER DE _____, QUIEN SE DENOMINARA "EL CONTRATISTA", DE ACUERDO CON LAS SIGUIENTES DECLARACIONES Y CLAUSULAS:

D E C L A R A C I O N E S

- PRIMERA.- "La Dependencia" Declara:

- A) Que para cubrir las erogaciones que se deriven del presente contrato la Secretaría de Programación y Presupuesto autorizó la inversión correspondiente a la obra objeto de este contrato en el oficio número _____ de fecha _____
- B) Que tiene establecido su domicilio en _____, mismo que señala para los fines y efectos legales de este contrato.
- C) Que la adjudicación del presente contrato se realizó por _____

- SEGUNDA.- El Contratista" Declara:

- A) Que acredita la existencia de su Sociedad con la escritura constitutiva número _____ de fecha _____ de 19 _____ otorgada ante la Fe del Notario Público número _____ inscrita en el Registro Público. El C. _____ acredita su personalidad como _____ de _____, con el testimonio de la escritura pública número _____ de fecha _____ de 19 _____ otorgada ante la Fe del Notario Público número _____
- B) Que tiene capacidad jurídica para contratar y reúne las condiciones técnicas y económicas para obligarse a la ejecución de la obra objeto de este contrato.

- C) Que su registro en el Padrón de Contratistas de Obras Públicas que lleva la Secretaría de Programación y Presupuesto es el número y que dentro de la clasificación correspondiente en dicho padrón tiene las especialidades números
- D) Que tiene establecido su domicilio en

mismo que señala para todos los fines y efectos legales de este contrato.

- E) Que conoce el contenido y los requisitos que establecen la Ley de Obras Públicas, su Reglamento, las Reglas Generales para la Contratación y Ejecución de Obras Públicas y de Servicios relacionados con las mismas para las Dependencias y Entidades de la Administración Pública Federal y las Normas para Construcción e Instalaciones y de Calidad de los Materiales vigentes en "La Dependencia", el contenido de los

y el procedimiento que se seguirá en su caso, para el ajuste de los costos, anexos que debidamente firmados por las partes, integran el presente contrato, así como las demás normas que regulan la ejecución de los trabajos.

- F) Que ha inspeccionado debidamente el sitio de la obra objeto de este contrato, a fin de considerar todos los factores que intervienen en su ejecución.

C L A U S U L A S

PRIMERA. OBJETO DEL CONTRATO.- "La Dependencia" encomienda a "El Contratista" la realización de una obra consistente en

ubicada en

y éste se obliga a realizarla hasta su total terminación, acatando para ello lo establecido por los diversos ordenamientos, normas y anexos señalados en el inciso "E" de la Segunda Declaración de este contrato, así como las normas de construcción vigentes en el lugar donde deban realizarse los trabajos, mismos que se tienen por reproducidos como parte integrante de estas Cláusulas.

SEGUNDA. MONTO DEL CONTRATO.- El monto del presente contrato es de: \$ (), más \$ () de I.V.A., lo que hace un monto total de \$ ().

Y la asignación aprobada para el presente ejercicio es de: \$ ()

(), y para los siguientes ejercicios quedarán sujetas las asignaciones correspondientes para los fines de ejecución y pago a la disponibilidad presupuestal de los años subsecuentes.

TERCERA. PLAZO DE EJECUCION.- "El Contratista" se obliga a iniciar la obra objeto de este contrato el día de de 19 y a terminarla a más tardar el día de 19 , de conformidad con el programa de obra.

Este plazo deberá modificarse en el caso señalado por la fracción I del artículo 27 del Reglamento de la Ley de Obras Públicas y en la Cláusula Quinta de este documento:

CUARTA. DISPONIBILIDAD DEL INMUEBLE Y DOCUMENTOS ADMINISTRATIVOS "La Dependencia" se obliga a poner a disposición de "El Contratista", el o los inmuebles en que deben llevarse a cabo los trabajos materia de este contrato, así como los dictámenes, permisos, licencias y demás autorizaciones que se requieran para su realización.

QUINTA. ANTICIPOS.- Para el inicio de los trabajos objeto del presente contrato "La Dependencia" otorgará un anticipo por el \$ (por ciento) de la asignación aprobada al contrato correspondiente para el primer ejercicio presupuestario que importa la cantidad de \$ (), y "El Contratista" se obliga a utilizarlo en dichos trabajos.

Además del anticipo anterior "La Dependencia" otorga de la asignación autorizada para cada uno de los ejercicios del presente contrato, un anticipo por el \$ (por ciento), para la compra de equipos y materiales de instalación permanente necesarios para la realización de los trabajos objeto de este contrato, que importan la cantidad de \$ ().

Estos anticipos estarán a disposición del contratista con antelación al inicio de los trabajos.

El atraso en la entrega del anticipo, será motivo para diferir sin modificar, en igual plazo, el programa de ejecución pactado, formalizando mediante convenio entre las partes la nueva fecha

- 4 -

de iniciación. Si "El Contratista" no entrega la garantía de los anticipos dentro del plazo señalado en la fracción I del artículo 25 del Reglamento de la Ley de Obras Públicas, no procederá el diferimiento y por lo tanto deberá iniciar la obra en la fecha establecida.

En el caso de que "El Contratista" no reintegre el saldo por amortizar de los anticipos otorgados, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 27 del Reglamento de la Ley de Obras Públicas, deberá pagar gastos financieros conforme a una tasa que será igual a la establecida por la Ley de Ingresos de la Federación, en los casos de prórroga para el pago de crédito fiscal. Los gastos financieros se calcularán sobre el saldo no amortizado y se computarán por días calendario desde que se venció el plazo hasta la fecha en que se ponga a disposición de "La Dependencia".

El otorgamiento y amortización de los anticipos, se sujetará a los procedimientos establecidos al respecto por la Ley de Obras Públicas, su Reglamento y demás normas complementarias.

SEXTA. FORMA DE PAGO.- Las partes convienen que los trabajos objeto del presente contrato se paguen mediante la formulación de estimaciones que abarcarán días hábiles, las que serán presentadas por "El Contratista" a la residencia de supervisión dentro de los cuatro días hábiles siguientes a la fecha de corte, para la elaboración de las mismas, la que será el día de cada mes, el lugar de pago se hará del conocimiento de "El Contratista" con toda oportunidad; cuando las estimaciones no sean presentadas en el término antes señalado, se incorporarán en la siguiente estimación para que "La Dependencia" inicie su trámite de pago.

En el caso del incumplimiento en los pagos de estimaciones y de ajustes de costos conforme a lo dispuesto en las fracciones II y III del artículo 43 del Reglamento de la Ley de Obras Públicas, a solicitud de "El Contratista", se le pagarán gastos financieros conforme a una tasa que será igual a la establecida por la Ley de Ingresos de la Federación en los casos de prórroga para el pago de crédito fiscal. Los cargos financieros se calcularán sobre las cantidades no pagadas y se computarán por días calendario desde que se venció el plazo, hasta la fecha en que se pongan las cantidades a disposición de "El Contratista".

Tratándose de pagos en exceso que haya recibido "El Contratista", éste deberá reintegrar las cantidades pagadas en exceso, más los intereses correspondientes, conforme a una tasa que será igual a la establecida por la Ley de Ingresos de la Federación en los casos de prórroga para el pago de crédito fiscal. Los cargos se calcularán sobre las cantidades pagadas en exceso en cada caso y se computarán por días calendario desde la fecha del pago hasta la fecha en que se pongan efectivamente las cantidades a disposición de "La Dependencia".

SEPTIMA. GARANTIAS.- "El Contratista" se obliga a constituir en la forma, términos y procedimientos previstos por la Ley de Obras Públicas, su Reglamento y las Reglas Generales para la Contratación y Ejecución de Obras Públicas y de Servicios relacionados con las mismas, las garantías siguientes:

- A) FIANZAS PARA LOS ANTICIPOS: Fianza a favor de la Tesorería de la Federación, por la totalidad del monto concedido como anticipos tanto para el inicio de los trabajos objeto del presente contrato, como para la compra de equipos y materiales de instalación permanente, señalados en la Cláusula Quinta y deberá ser presentada previamente a la entrega de los anticipos, dentro de los quince días hábiles, contados a partir de que "El Contratista" reciba copia del acta de fallo de adjudicación y para los ejercicios subsecuentes, a partir de que reciba la notificación por escrito del monto concedido, para la compra de equipos y materiales de instalación permanente; éstas garantías subsistirán hasta la total amortización de los anticipos correspondientes.
- B) FIANZA DE CUMPLIMIENTO: Fianza a favor de la Tesorería de la Federación, por el diez por ciento (10%) del monto del presente contrato; cuando la obra se realice en más de un ejercicio presupuestal, ésta se sustituirá por otra equivalente al diez por ciento (10%) de los trabajos aún no ejecutados, incluyendo en dicho importe los montos relativos a los ajustes de costos y convenios que se celebren. Esta fianza deberá ser presentada dentro de los quince días hábiles siguientes contados a partir de la fecha en que "El Contratista" hubiere firmado el contrato, o de que reciba la notificación por escrito de la inversión autorizada, si transcurrido este plazo no se otorga la fianza, "La Dependencia" determinará la rescisión administrativa del contrato.
- C) PARA RESPONDER DE OBRA MAL EJECUTADA O VICIOS OCULTOS: "El Contratista" garantizará los trabajos dentro de los quince días hábiles siguientes a la recepción formal de los mismos, sustituyendo la fianza vigente por otra equivalente al diez por ciento (10%) del monto total ejercido, para responder de los defectos que resulten de la realización de los mismos, de vicios ocultos o de cualquier otra responsabilidad en que hubiere incurrido en su ejecución. Esta fianza tendrá vigencia de un año a partir de la fecha de recepción de los trabajos.

OCTAVA. AJUSTE DE COSTOS.- Las partes acuerdan la revisión y ajuste de los costos que integran los precios unitarios pactados en este contrato, cuando ocurran circunstancias imprevistas de orden económico que determinen un aumento o reducción de un 5% (cinco por ciento) o más de los costos de los trabajos aún no ejecutados al momento de ocurrir dicha contingencia.

La revisión de los costos se hará en su caso mediante la aplicación del procedimiento establecido en la fracción III del artículo 50 del Reglamento de la Ley de Obras Públicas.

La aplicación del procedimiento antes señalado se detalla en el anexo número del presente contrato.

De conformidad con la Fracción V del artículo 27 del Reglamento de la Ley de Obras Públicas, no se otorgarán anticipos para los importes resultantes de los ajustes de costos de este contrato, que se generen durante el mismo Ejercicio Presupuestal.

NOVENA. RECEPCION DE LOS TRABAJOS.- La recepción de los trabajos ya sea total o parcial, se realizará conforme a lo señalado en los lineamientos, requisitos y plazos que para tal efecto establece la Ley de Obras Públicas y su Reglamento, así como bajo las modalidades que la misma prevé, reservándose "La Dependencia" el derecho de reclamar por trabajos faltantes o mal ejecutados.

"La Dependencia" podrá efectuar recepciones parciales cuando a su juicio existieren trabajos terminados y sus partes sean identificables y susceptibles de utilizarse.

DECIMA. REPRESENTANTE DEL CONTRATISTA.- "El Contratista" se obliga a establecer anticipadamente a la iniciación de los trabajos, en el sitio de realización de los mismos, un representante permanente, que obrará como su superintendente de construcción, el cual deberá tener poder amplio y suficiente para tomar decisiones en todo lo relativo al cumplimiento de este contrato.

"La Dependencia" se reserva el derecho de su aceptación, el cual podrá ejercer en cualquier tiempo.

DECIMO PRIMERA. RELACIONES LABORALES.- "El Contratista", como empresario y patrón del personal que ocupa con motivo de los trabajos materia del contrato, será el único responsable de las obligaciones derivadas de las disposiciones legales y demás ordenamientos en materia de trabajo y de seguridad social. "El Contratista" conviene por lo mismo, en responder de todas las reclamaciones que sus trabajadores presentaren en su contra o en contra de "La Dependencia", en relación con los trabajos del contrato.

DECIMOSEGUNDA. RESPONSABILIDADES DEL CONTRATISTA.- "El Contratista" se obliga a que los materiales y equipo que se utilicen en los trabajos objeto de la obra motivo del contrato cumplan con las Normas de Calidad de los Materiales que "La Dependencia" tie-

ne en vigor y a que la realización de todas y cada una de las partes de dicha obra se efectúen a satisfacción de "La Dependencia", así como a responder por su cuenta y riesgo de los defectos y vicios ocultos de la misma y de los daños y perjuicios que por inobservancia o negligencia de su parte se lleguen a causar a "La Dependencia" o a terceros, en cuyo caso se hará efectiva la garantía otorgada para el cumplimiento del contrato, hasta por el monto total de la misma.

Igualmente se obliga "El Contratista" a no ceder a terceras personas físicas o morales sus derechos y obligaciones derivadas de este contrato y sus anexos, así como los derechos de cobro sobre los bienes o trabajos ejecutados que ampara este contrato sin previa aprobación expresa y por escrito de "La Dependencia", en los términos de la Ley de Obras Públicas.

DECIMOTERCERA. PENAS CONVENCIONALES.- Sanciones por incumplimiento del programa: "La Dependencia" tendrá la facultad de verificar si las obras objeto de este contrato se están ejecutando por "El Contratista" de acuerdo con el programa de obra aprobado, para lo cual "La Dependencia" comparará periódicamente el avance de las obras. Si como consecuencia de dicha comparación el avance de las obras es menor que lo que debió realizarse "La Dependencia" procederá a:

I.- Retener en total el 1% (uno por ciento) de la diferencia entre el importe de la obra realmente ejecutada y el importe de la que debió realizarse, multiplicado por el número de meses transcurridos desde la fecha programada para la iniciación de las obras hasta la de la revisión. Por lo tanto, mensualmente se hará la retención o devolución que corresponda a fin de que la retención total sea la procedente.

Si al efectuarse la comparación correspondiente al último mes del programa, procede hacer alguna retención, su importe se aplicará en favor del Erario Federal, como pena convencional por el retardo en el cumplimiento de las obligaciones a cargo de "El Contratista".

II.- Aplicar, para el caso de que "El Contratista" no concluya la obra en la fecha señalada en el programa, una pena convencional consistente en una cantidad igual al 1% (uno por ciento) del importe de los trabajos que no se hayan realizado en la fecha de terminación señalada en el programa, que cubrirá "El Contratista", mensualmente y hasta el momento en que las obras queden concluidas y recibidas a satisfacción de "La Dependencia".

Para determinar la aplicación de las sanciones estipuladas, no se tomarán en cuenta las demoras motivadas por caso fortuito o fuerza mayor o por cualquier otra causa que a juicio de "La Dependencia", no sea imputable a "El Contratista".

Independientemente de la aplicación de las penas convencionales

señaladas anteriormente, "La Dependencia" podrá optar entre exigir el cumplimiento del contrato o la rescisión del mismo.

En caso de que "La Dependencia" opte por la rescisión del contrato, en los términos de las Reglas Generales para la Contratación y Ejecución de Obras Públicas y de Servicios relacionados en las mismas para las Dependencias y Entidades de la Administración Pública Federal, aplicará a "El Contratista" una sanción consistente en un porcentaje del valor del contrato, que podrá ser, a juicio de "La Dependencia", hasta por el monto de las garantías otorgadas.

Las cantidades que resulten de la aplicación de las penas convencionales que se impongan a "El Contratista" se harán efectivas con cargo a las cantidades que le hayan sido retenidas en los términos de dichas Reglas, aplicando, si ha lugar a ello, la fianza otorgada conforme a lo estipulado en las propias Reglas.

DECIMOCUARTA. SUSPENSIÓN TEMPORAL DEL CONTRATO.- "La Dependencia" podrá suspender temporalmente en todo o en parte la obra contratada en cualquier momento por causas justificadas o por razones de interés general, sin que ello implique su terminación definitiva.

El presente contrato podrá continuar produciendo todos sus efectos legales una vez que hayan desaparecido las causas que motivaron dicha suspensión.

DECIMOQUINTA.- RESCISIÓN ADMINISTRATIVA DEL CONTRATO.- "La Dependencia" podrá en cualquier momento rescindir administrativamente este contrato por causas de interés general.

La contravención a las disposiciones, lineamientos, bases, procedimientos y requisitos que establece la Ley de Obras Públicas, su Reglamento y demás disposiciones administrativas sobre la materia, así como el incumplimiento de cualquiera de las obligaciones de "El Contratista" que se estipulan en el presente contrato da derecho a su rescisión inmediata sin responsabilidad para "La Dependencia", además de que se le apliquen a "El Contratista" las penas convencionales, conforme a lo establecido por este contrato, y se le haga efectiva la garantía otorgada para el cumplimiento del mismo.

Las partes convienen que cuando "La Dependencia" determine justificadamente la rescisión administrativa del contrato, la decisión correspondiente se comunicará a "El Contratista", exponiendo las razones que al efecto se tuvieren para que éste, dentro del término de veinte días hábiles contados a partir de la fecha en que re

ciba la notificación de la rescisión, manifieste lo que a su derecho convenga, en cuyo caso "La Dependencia" resolverá lo procedente, dentro del plazo de veinte días hábiles siguientes a la fecha en que hubiere recibido el escrito de contestación de "El Contratista".

Cuando por caso fortuito o fuerza mayor se imposibilite la continuación de los trabajos "El Contratista" podrá suspender la obra. En este supuesto, si opta por rescindir el contrato lo solicitará a "La Dependencia", la cual decidirá dentro de los veinte días hábiles siguientes al de la solicitud; en caso de negativa, será necesario que "El Contratista" obtenga de la autoridad judicial la declaratoria correspondiente.

DECIMOSEXTA. Las partes se obligan a sujetarse estrictamente para la ejecución de la obra objeto de este contrato, a todas y cada una de las cláusulas que lo integran, así como a los términos, lineamientos, procedimientos y requisitos que establece la Ley de Obras Públicas, su Reglamento y demás normas y disposiciones administrativas que le sean aplicables.

DECIMOSEPTIMA. OTRAS ESTIPULACIONES ESPECIFICAS.- "El Contratista" acepta que de las estimaciones que se le cubran, se deduzca el 1% (uno por ciento) del monto de los trabajos ejecutados, para el desarrollo de los programas que "La Dependencia" tenga establecidos en materia de Obras y Servicios de Beneficio Social.

DECIMOCTAVA. Para la interpretación y cumplimiento del presente contrato, así como para todo aquello que no esté expresamente estipulado en el mismo, las partes se someten a la jurisdicción de los Tribunales Federales de la Ciudad de México, por lo tanto "El Contratista" renuncia al fuero que pudiera corresponderle por razón de su domicilio presente, futuro o por cualquier otra causa.

El presente contrato se firma en _____ días del mes de _____
a los _____
de 19 ____ .

SECRETARIA DE COMUNICACIONES
Y TRANSPORTES

"EL CONTRATISTA"

R E V I S A D O

P R O P O S I C I O N

Ciudad de México, 5 de septiembre de 1990.

C. SECRETARIO DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES
P R E S E N T E .

Me refiero al Concurso Núm. SCT-CF-90-20-01, relativo a la construcción del Puente Huimanguillo en el Camino Urbano de Huimanguillo, -- Tab.

Sobre el particular ING. FERNANDO SALDARA CASTANEDA

- a) Por mi propio derecho
- b) Como representante legal de _____

INGENIEROS CIVILES ASOCIADOS, S.A. DE C.V.

manifiesto a usted que:

Oportunamente se recogió el Pliego de Requisitos correspondiente al concurso de que se trata, y se ha tomado debida nota de los datos y las bases a que se sujetará dicho concurso y conforme a los cuales se llevará a cabo la obra. Se aceptan íntegramente los requisitos contenidos en el citado Pliego, y para tal efecto se devuelve debidamente firmado por el suscrito en _____ fojas.

Asimismo, manifiesto mi conformidad en adherirme al Pacto de Estabilidad y Crecimiento Económico en todos y cada uno de sus términos, - así como, a la evolución de sus etapas correspondientes, y por lo tanto, acepto expresamente que en la revisión de los costos a que se refiere el inciso b) de la Cláusula Sexta del Pliego de Requisitos, -

no se reflejen incrementos mayores a los derivados de las condiciones y disposiciones del referido Pacto.

Igualmente expongo que se han tomado las providencias a que se contrae el Pliego de referencia.

Asimismo, manifiesto que esta empresa conoce la Ley de Obras Públicas, su Reglamento y las Secciones correspondientes de las Reglas Generales para la Contratación y Ejecución de Obras Públicas y de Servicios relacionados con las mismas para las Dependencias y Entidades de la Administración Pública Federal, el Proyecto, las Normas para Construcción e Instalaciones y de Calidad de los Materiales que tiene en vigor esta Secretaría y las Especificaciones Particulares, y que acepta que tales documentos rigen, en lo conducente, respecto al Concurso indicado y demás actos que de él deriven.

De conformidad con lo anterior se presenta la Proposición respectiva la que con un importe total de \$ _____

_____, ya incluido el impuesto al valor agregado (I.V.A.), se encuentra requisitada e integrada en la forma que establece la Cláusula Décima del Pliego de Requisitos y que comprende los siguientes documentos:

- 1.- Proposición (Forma E-3)
- 2.- Garantía de Seriedad de la Proposición, consistente en:

(Se expresará el monto de la garantía y documento con que se constituye)

- 3.- Relación de Conceptos de Trabajo y Cantidades de Obra para Expresión de Precios Unitarios y Monto Total de la Proposición (Forma E-7).

- 4.- Pliego de Requisitos (Forma E-2)
- 5.- Manifestación Escrita de conocer el sitio de los Trabajos (Forma E-3.a)
- 6.- Maquinaria y Equipo que se Empleará en la Obra (Forma E-4)
- 7.- Especificaciones Particulares
- 8.- Trabajos por Ejecutar (en su caso)
- 9.- Modelo de Contrato de Obra Pública a Precios Unitarios y Tiempo Determinado (Forma E-8)
- 10.- Programa y Montos Mensuales de Obra (Forma E-6)
- 11.- Programa de Utilización de la Maquinaria y Equipo de Construcción (Forma E-6.a)
- 12.- Datos Básicos de Costos de Materiales y Mano de Obra habiendo considerado los precios y salarios vigentes en la zona o región donde es ubicada la obra y Costos Horarios de la Maquinaria y Equipo de Construcción
- 13.- Análisis de los Costos Horarios de la Maquinaria y Equipo de Construcción
- 14.- Análisis de los Costos Indirectos desglosados en los correspondientes a las Administraciones de Oficinas Centrales y de la Obra, Seguros y Fianzas
- 15.- Análisis de costo financiero, habiendo considerado los gastos inherentes a la ejecución de la obra, así como el importe de los anticipos y que las estimaciones serán cubiertas en un término no mayor de treinta (30) días hábiles contados a partir de la fecha en que se hubieren aceptado y firmado, y la tasa de interés que será aplicada.

- 16.- Programa de Utilización del Personal Técnico, Administrativo y de Servicios Encargado de la Dirección, Supervisión y Administración de los Trabajos
- 17.- Análisis Detallados de los Precios Unitarios de los Diversos Conceptos, formulados de acuerdo con la Forma E-5.

Además comunico a usted que mi representante técnico en la obra será el C. ING. JUAN JOSE GONZALEZ CORONA con Cédula Núm. 938967 expedida por la Dirección General de Profesiones de la Secretaría de Educación Pública y quien conoce las Normas de Obra Pública que la Dependencia tiene en vigor, el Proyecto y las Especificaciones Particulares, y tiene suficiente experiencia en obras de la índole de la que se llevará cabo.

A t e n t a m e n t e
INGENIEROS CIVILES ASOCIADOS, S.A. DE C.V.

ING. FERNANDO SALDAÑA CASTAÑEDA
G E R E N T E



SECRETARIA DE COMUNICACIONES
Y
TRANSPORTES

SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES
SUBSECRETARIA DE INFRAESTRUCTURA
DIRECCION GENERAL DE CARRETERAS FEDERALES

ACTA PRIMERA DEL CONCURSO NUMERO SCT-CF-90-20-01, RELATIVO A LA CONSTRUCCION DEL PUENTE HUIMANGUILLO EN EL CAMINO URBANO DE HUIMANGUILLO, TAB.

En la Ciudad de México, siendo las once horas del día cinco del mes de septiembre de mil novecientos noventa de conformidad con lo dispuesto en el Pliego de Requisitos respectivo, se reunieron en la sala de juntas de la Dirección General de Carreteras Federales para la presentación de proposiciones, las personas físicas o morales y funcionarios cuyos nombres, representaciones y firmas - figuran al final de esta Acta. El C. Ing. Víctor M. Mahbub Matta, Subsecretario de Infraestructura, en representación de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en presencia de los concursantes e invitados y con el conocimiento de la Secretaría de la Contraloría General de la Federación, procedió a recibir los sobres cerrados, dándose lectura a las Relaciones de Conceptos de Trabajo y Cantidades de Obra para Expresión de Precios Unitarios y Monto Total de las Proposiciones aceptadas, las cuales para debida constancia fueron firmadas por --- quienes intervinieron en el acto. Concluida la lectura anterior y firmadas las Relaciones antes mencionadas, aquellas proposiciones cuyo monto total se indica a continuación y que cumplen formalmente con lo establecido en el Pliego de Requisitos, son recibidas por la Secretaría para su revisión detallada.

CIMENTACIONES Y EDIFICACIONES, S. A. DE C. V.	\$ 14,670'407,153.13
CIMENTACIONES Y PUERTOS, S. A.	\$ 19,884'318,639.00
CONSTRUCTORA Y EDIFICADORA MEXICANA, S. A. DE C. V.	\$ 18,983'912,124.48
GRUPO CONSTRUCTOR FRONTERIZO, S. A. DE C. V.	\$ 12,740'135,943.00



SECRETARIA DE COMUNICACIONES
Y
TRANSPORTES

INGENIEROS CIVILES ASOCIADOS, S. A. DE C. V.	\$ 15,166'436,325.49
PUNTES Y CONSTRUCCIONES, S. A.	\$ 13,723'765,752.22
PROMOTORA NACIONAL DE CONSTRUCCIONES, S. A. DE C. V.	\$ 20,387'381,595.00

Se cita a los concursantes a las trece horas treinta minutos del día diecisiete del mes de septiembre de mil novecientos noventa para que acudan a este mismo lugar, en donde se dará a conocer el fallo de este concurso, en presencia de quienes asistan y que firmarán el acta que al efecto se formule. Para constancia y a fin de que surta los efectos legales que le son inherentes, a continuación firman el presente documento los que intervinieron en el acto, en presencia del C. Subsecretario de Infraestructura que lo presidió en nombre y representación de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

POR LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES
Y TRANSPORTES
EL SUBSECRETARIO DE INFRAESTRUCTURA

POR LA SECRETARIA DE LA CONTRALORIA
GENERAL DE LA FEDERACION

ING. VICTOR M. MAHBUB MATTA

POR LA UNIDAD DE CONTRALORIA INTERNA
DE LA AUDITORIA GENERAL DE LA
S. C. T.

POR LA UNIDAD DE INSPECTORES DE OBRAS
Y OPERACION

[Handwritten signature]

ING. JULIAN DIEGO CALDERON TOSCANO

SCT-CF-90-20-01

[Handwritten signatures and initials]



SECRETARÍA DE COMUNICACIONES
Y
TRANSPORTES

SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES
SUBSECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA
DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS FEDERALES

ACTA SEGUNDA DEL CONCURSO NUMERO SCT-CF-90-20-01, RELATIVO A LA CONSTRUCCION DEL PUENTE HUIMANGUILLO, EN EL CAMINO URBANO DE HUIMANGUILLO, TAB.

En la Ciudad de Villahermosa, Tabasco, siendo las dieciocho horas del día diecisiete del mes de septiembre de mil novecientos noventa, de acuerdo con la cita hecha y notificada a los interesados que participaron en el acto celebrado el día cinco de los corrientes, según el Acta Primera de este concurso y para conocer el fallo de la Secretaría se reunieron en la Sala de Juntas del Centro S.C.T. Tabasco, las personas físicas o morales y funcionarios cuyos nombres, representaciones y firmas figuran al final de esta Acta. Al analizar las diversas proposiciones recibidas, no se tuvo en cuenta únicamente el monto total de cada una de ellas sino todas las circunstancias que concurren en esta obra, formulándose el dictamen correspondiente.

Las dos proposiciones más bajas recibidas fueron las presentadas por GRUPO CONSTRUCTOR FRONTERIZO, S. A. DE C. V., con monto de \$12,740'135,943.00 y PUNTES Y CONSTRUCCIONES, S. A., con un monto de \$13,723'765,752.22

La Secretaría con apoyo en su propio presupuesto y en el análisis de las proposiciones recibidas, con base en los incisos a) y h) de la Cláusula Décima Primera del Pliego de Requisitos, descarta la proposición de Grupo Constructor-Fronterizo, S. A. de C. V., por contener precios unitarios no remunerativos cuyos importes son significativos respecto al monto total de la proposición y no acreditar que dispondrán y emplearán por lo menos el equipo mínimo indispensable para terminar la obra en la fecha programada.

Atendiendo a lo anterior el C. Ing. Víctor M. Mahbub Matta, Subsecretario de Infraestructura, en nombre y representación de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en presencia del Gobernador Constitucional del Estado de Tabasco C. Lic. Salvador J. Neme Castillo, hizo saber a los presentes el resultado del concurso y el fallo de dicha Dependencia del Ejecutivo Federal, por el que se declara como concursante seleccionado para ejecutar la obra objeto del concurso a PUNTES Y CONSTRUCCIONES, S. A., y por lo tanto se le adjudica el contrato correspondiente al concurso número SCT-CF-90-20-01, relativo a la construcción del Puente Huimanguillo, en el camino urbano de Huimanguillo, Tabasco, por haberse considerado que su proposición con importe de \$13,723'765,752.22 -- (TRECE MIL SETECIENTOS VEINTITRES MILLONES SETECIENTOS SESENTA Y CINCO MIL SETECIENTOS CINCUENTA Y DOS PESOS, 22/100 M.N.), reúne las condiciones necesarias que garantizan el cumplimiento del contrato y la ejecución satisfactoria de la obra.

La presente acta surte para PUNTES Y CONSTRUCCIONES, S. A., efectos de notificación en forma y por ello se compromete y obliga a firmar el contrato --



SECRETARIA DE COMUNICACIONES
Y
TRANSPORTES

respectivo y sus anexos, a las doce horas del día veinticuatro de septiembre de mil novecientos noventa, en la Unidad de Asuntos Jurídicos del Centro SCT Tabasco, con domicilio en Privada del Caminero Núm. diecisiete, Colonia Primero de Mayo, en la Ciudad de Villahermosa, Tab., y a obtener y entregar la garantía del cumplimiento del contrato, mencionada en el Pliego de Requisitos respectivo y en el modelo de contrato correspondiente, dentro de los quince días hábiles contados a partir del de su firma, y para la iniciación de la obra, señalada para el día primero de octubre del mismo año, deberá apegarse a lo previsto en la fracción I del artículo 27 del Reglamento de la Ley de Obras Públicas, apercibido de que si no cumple con tales obligaciones, se hará efectiva la garantía de la proposición, a título de pena convencional por el simple retardo en su cumplimiento y la presente adjudicación dejará de surtir efecto.

Conforme a la Cláusula Décima Sexta del Pliego de Requisitos respectivo, se procede a devolver las garantías entregadas por los demás concursantes. La Secretaría de la Contraloría General de la Federación ha tomado conocimiento de la celebración de este concurso de acuerdo con las facultades que le confieren la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal y la Ley de Obras Públicas. Para constancia y a fin de que surta los efectos legales que le son inherentes, a continuación firman el presente documento las personas que intervinieron en este acto de adjudicación, en presencia del C. Subsecretario de Infraestructura, quien lo presidió en nombre y representación de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, y del C. Gobernador Constitucional del Estado de Tabasco.

POR LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES
Y TRANSPORTES
EL SUBSECRETARIO DE INFRAESTRUCTURA

EL GOBERNADOR CONSTITUCIONAL DEL ESTADO DE TABASCO

ING. VICTOR M. MAHBUB MATTA

LIC. SALVADOR S. NEME CASTILLO

SCT-CF-90-20-01



SECRETARIA DE COMUNICACIONES
Y
TRANSPORTES

POR LA CAMARA NACIONAL DE LA
INDUSTRIA DE LA CONSTRUCCION

ING. ALFONSO NUREZ VILLALOBOS

CIMENTACIONES Y EDIFICACIONES, S. A.
DE C. V.

ING. HANS VAN DEN BRINK

CIMENTACIONES Y PUERTOS, S. A.

ING. RAFAEL ZAMORA MUNGUIA

CONSTRUCTORA Y EDIFICADORA MEXICANA,
S. A. DE C. V.

ING. JOSE ANTONIO GANDARA MENDOZA

GRUPO CONSTRUCTOR FRONTERIZO, S. A.
DE C. V.

ING. JUAN GARCIA GUERRERO

INGENIEROS CIVILES ASOCIADOS, S. A.
DE C. V.

ING. FERNANDO SALDARA CASTAREDA

PUENTES Y CONSTRUCCIONES, S. A.

ING. ANTONIO GONZALEZ FRANCIS

PROMOTOR: NACIONAL DE CONSTRUCCIONES
S. A. DE C. V.

ING. RAUL VALENZUELA CISNEROS



SECRETARIA DE COMUNICACIONES

Y

TRANSPORTES

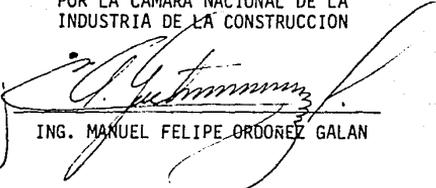
POR LA SECRETARIA DE LA CONTRALORIA
GENERAL DE LA FEDERACION

POR LA CONTRALORIA GENERAL
DE GOBIERNO DEL ESTADO

C.P. DELIA RUTH HERRERA DE PEREZ

POR LA CAMARA NACIONAL DE LA
INDUSTRIA DE LA CONSTRUCCION

POR LA DELEGACION DE LA CONTRALORIA
INTERNA DE LA S. C. T.

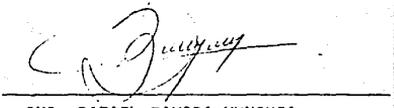

ING. MANUEL FELIPE ORDÓÑEZ GALÁN


C.P. VICTOR MANUEL PERALTA RAUL

CIMENTACIONES Y EDIFICACIONES, S. A.
DE C. V.

CIMENTACIONES Y PUERTOS, S. A.

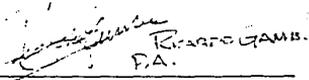

ING. HANS VAN DEN BRINK


ING. RAFAEL ZAMORA MUNGUÍA

CONSTRUCTORA Y EDIFICADORA MEXICANA
S. A. DE C. V.

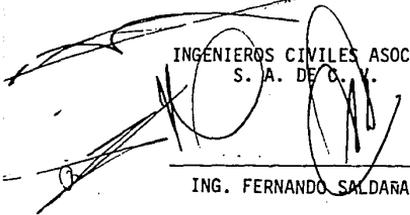
GRUPO CONSTRUCTOR FRONTERIZO, S. A.
DE C. V.


ING. JOSE ANTONIO GANDARA MENDOZA


ING. JUAN GARCIA GUERRERO

INGENIEROS CIVILES ASOCIADOS,
S. A. DE C. V.

PUENTES Y CONSTRUCCIONES, S. A.


ING. FERNANDO SALDAÑA CASTAÑEDA


ING. ANTONIO GONZALEZ FRANCIS



SECRETARIA DE COMUNICACIONES

Y

TRANSPORTES

PROMOTORA NACIONAL DE CONSTRUCCIONES,
S. A. DE C. V.

ING. RAUL VALENZUELA CISNEROS

SCT-CF-90-20-01

[Handwritten signatures and scribbles]

[Handwritten signature]

ANEXO 8



SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

507-22-37-10-11

CONVOCATORIA

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes, conoce a concurso para adjudicar la concesión administrativa para la construcción, explotación y conservación del tramo Tierra Colorada-Acapulco de la autopista Chilpancingo-Acapulco.

La inscripción al concurso se hará dentro de un período ininterrompible comprendido del día 4 de marzo de 1989 al día 27 de marzo del mismo año, y la recepción y apertura de proposiciones se hará el día 12 del mes de mayo de 1989 a las 12 horas.

A).- REQUISITOS QUE DEBEN CUMPLIR LOS INTERESADOS:

- 1.- Podrán participar en el presente concurso las personas físicas o morales de nacionalidad mexicana que reúnan los requisitos a que se refiere el artículo 12 de la Ley de Vías Generales de Comunicación.
- 2.- Presentarán en su caso, una relación de personas físicas o morales que vayan a participar como accionistas de la sociedad mercantil que se constituya para la explotación de la concesión y que obre en condiciones de construir, conservar y explotar carreteras y autopistas que tenga su domicilio social en territorio mexicano y su duración sea cuando menos igual a aquellas que se pide para la concesión.
- 3.- Asimismo, la sociedad anónima deberá contar con un capital social mínimo de \$ 20,000,000.00 (VEINTOS MILLONES DE PESOS 00/100 M.N.), el cual deberá estar suscrito y pagado al momento en que se otorgue el Título de Concesión.
- 4.- La empresa o grupo de empresas que constituirán la persona moral a quien se le adjudique la concesión, se comprometerán a aportar el 25 por ciento del costo estimado de las obras, y para tal efecto constituirá la empresa o el fideicomiso con la participación de los miembros del Estado de Guerrero, conforme a los bases que se establezcan en el Pliego General del concurso, a través de la participación pública de otros interesados.
- 5.- Para tal efecto, los interesados deberán presentar carta compromiso dirigida a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y de acuerdo a los antecedentes que se tienen en el Pliego General del concurso, y la cual se les obliguen a constituir el fideicomiso de que se trata en las referencias.
- 6.- La solicitud de inscripción se presentará acompañada de los documentos que se indican en los puntos anteriores y se entregará en horas hábiles a más tardar el día señalado como fecha límite para la inscripción en la oficina de Concursos de la Dirección General de Carreteras Federales con domicilio en Avdo. de la C. 21, Col. Polanco, en esta Ciudad de México.

B).- ENTREGA DE DOCUMENTOS E INSCRIPCIÓN:

- 1.- La Dependencia revisará la solicitud y documentación presentada dentro de un plazo de dos días hábiles contados a partir de la fecha de su recepción y si la misma cumple con los requisitos señalados en el inciso anterior, expedirá al interesado la constancia de su aceptación.

- 2.- Los interesados, en la misma fecha en que se les notifiere de su aceptación, recogerán la documentación inherente a la licitación, previo pago de la cantidad de \$ 250,000.00 (DOSCIENTOS CINCUENTA MIL PESOS, 00/100 M.N.), que cubre el costo del material que será entregado a los concursantes, mediante cheque de Institución de Crédito autorizada para operar en el país, expedido a nombre de la Tesorería de la Federación.
- 3.- La Dependencia entregará a los interesados, una vez cumpliero lo señalado en el punto anterior, los siguientes documentos:
 - a).- El proyecto de la obra.
 - b).- Las especificaciones técnicas de cumplimiento obligatorio para la construcción, conservación y operación del tramo Tierra Colorada-Acapulco de la autopista Chilpancingo-Acapulco, incluyendo la tarifa inicial por tipo de vehículo a aplicarse y mantenerse a valor constante durante la vigencia del Título de Concesión.
 - c).- Los estudios e informes realizados por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes relativos a la autopista a construirse.
 - d).- El Pliego General del Concurso.
 - e).- El Modelo del Título de Concesión y anexos.
 - f).- La información del régimen fiscal a que estará sujeta la construcción de la autopista.

- 4.- Una vez cubierto el importe, entregada y recibida por el interesado la documentación, se le tendrá por inscrito.

C).- PRESENTACIÓN DE LA PROPOSICIÓN Y FALLO:

- 1.- La presentación, apertura y lectura de proposiciones se efectuará en la fecha y hora indicada en el Pliego General del Concurso, en la Subsecretaría de Infraestructura, situada en el Centro Nacional SCT, Edificio "C", 1er. Piso, de esta Ciudad de México, acompañando la misma los siguientes documentos a que se refiere el Pliego General del Concurso. Una vez revisada cada una de las proposiciones, al término del concurso y en el acto que se tiene para tal efecto, se informará respecto al lugar, fecha y hora en que se dará a conocer el fallo correspondiente. Las proposiciones deberán ajustarse a lo señalado en el Pliego General del Concurso.
- 2.- La Dependencia, con base en el análisis comparativo de las proposiciones admitidas y conforme a las propuestas, estudios y presupuestos que haya realizado, emitirá un dictamen que servirá de fundamento para el fallo. Teniendo en cuenta que se adjudicará la concesión al concursante que ofrece fundamentalmente el menor plazo para la explotación de la concesión en caso de empate, se adjudicará a la persona física o moral que ofrezca fundamentalmente el menor plazo para la explotación de la concesión, siempre que el contrato se otorgará al concursante que ofrezca mayor capacidad financiera y económica.

En caso de que ningún concursante reúna los antecedentes mencionados, se podrá declarar desierto el concurso, lo que se dará a conocer en el acto de apertura de la licitación. La convocatoria, será aplicable a los interesados que se inscribieron en la oficina de Concursos.

Ciudad de México, marzo 3 de 1989.

SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

ESTA CONVOCATORIA FUE PUBLICADA EN ACAPULCO Y CHILPANCINGO, GRO. EL DIA 4 DE MARZO

ANEXO 9

SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

SUBSECRETARIA DE INFRAESTRUCTURA

DIRECCION GENERAL DE CARRETERAS FEDERALES

Ciudad de México, 30 de marzo de 1989.

PLIEGO GENERAL DEL CONCURSO

Al que se sujetará el Concurso Núm. SCT-CF-89-05-01, relativo al otorgamiento de la concesión administrativa para construir, explotar y conservar el tramo Tierra Colorada-Acapulco, Gro., de la autopista Chilpancingo-Acapulco.

C L A U S U L A S

PRIMERA.- Al formular su proposición el concursante tomará en cuenta lo siguiente:

- a) Que la construcción, explotación y conservación del tramo de carretera objeto del concurso, incluyendo los tronques Tierra Colorada y La Venta, se llevará a cabo con sujeción a: el Proyecto, el Programa de Obras; el Programa de Conservación; las Especificaciones Técnicas de cumplimiento obligatorio para el concesionario; las Normas para Construcción e Instalaciones y de Calidad de los Materiales que la Secretaría tiene en vigor, última edición de cada uno de sus libros y conforme a las condiciones y estipulaciones contenidas en el Título de Concesión otorgado por la Secretaría, cuyo proyecto (Forma E-8.a) se anexa a este Pliego.
- b) Que el régimen fiscal a que estará sujeto el ejercicio de la concesión, se apegará al contenido de la información que sobre el mismo se acompaña a este Pliego.
- c) Que la explotación de la concesión operará ajustándose a lo establecido en el Reglamento respectivo anexo a este Pliego.
- d) Que aplicará las tarifas iniciales por tipo de vehículo que se anexan a este Pliego, y que deberá mantener a valor constante durante la vigencia de la concesión.

SEGUNDA.- Para responder del cumplimiento de la proposición, se acompañara a la misma la cantidad de \$3,000'000,000.00 (TRES MIL MILLONES DE PESOS, 00/100 M.N.) en cheque cruzado, expedido por el interesado con cargo a cualquier institución de Banca y Crédito a favor de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, el que será devuelto a los interesados no seleccionados al darse a conocer el fallo

del concurso. En el caso del adjudicatario, esta garantía quedará retenida hasta la formalización de la concesión y la exhibición de la fianza que garantice su cumplimiento.

TERCERA.- La proposición integrada en la forma que previene la Cláusula Décima de este Pliego, deberá presentarse a las doce horas del día 12 del mes de mayo de 1989, en la Subsecretaría de Infraestructura, sita en Xola y Av. Universidad, Edificio "C", Primer Piso del Centro Nacional SCT de esta Ciudad de México, don de se llevará a cabo el acto de Presentación y Apertura de Proposiciones, a cargo de los funcionarios designados para tal efecto por la Secretaría, en presencia de los concursantes que asistan al acto y de los invitados presentes, levantándose el acta correspondiente.

CUARTA.- La Secretaría en un plazo no mayor de 2 (dos) meses analizará las proposiciones admitidas y emitirá un dictamen que servirá como fundamento para el fallo, mediante el cual se adjudicará la concesión a la proposición más conveniente que reúna las condiciones legales, así como las técnicas, económicas y financieras requeridas y garantice satisfactoriamente el cumplimiento de la concesión. El fallo de la Secretaría será inapelable.

QUINTA.- Durante el plazo señalado en la cláusula anterior, la Secretaría podrá solicitar a los proponentes las aclaraciones, datos y explicaciones que estime necesarios con relación a sus proposiciones.

SEXTA.- Al formular su proposición el concursante reconoce:

- a) Que deberá tomar en cuenta las condiciones climáticas, topográficas y geológicas del lugar de la obra así como su proyecto, todas las indicaciones y señalamientos que sobre bancos de material, entronques, puentes y pasos a desnivel haya proporcionado la Secretaría para presentar su proposición; pudiendo en su caso proponer las mejoras que a su juicio considere pertinentes, acompañadas de las memorias que justifiquen dichas modificaciones o adiciones.
- b) Que incluirá con su proposición el proyecto de ubicación de las casetas de cobro y los proyectos a que se sujetará su construcción y operación.
- c) Que presentará con su proposición el proyecto de ubicación y explotación de las áreas de servicios y actividades conexas (paradores, zonas de mantenimiento y talleres, gasolineras, servicios de primeros auxilios, de restaurantes, hoteles, etc.).
- d) Que acompañará a su proposición el Programa de Obra detallado y en ritmo trimestral, señalándose en dicho programa el tiempo máximo para su íntegra ejecución, entendiéndose por tal la construcción terminada en condiciones de inmediata puesta en servicio. En ningún caso el plazo entre la adjudicación de la concesión y el inicio de los trabajos será mayor de 6 (seis) meses.
- e) Que con su proposición deberá presentar el Programa de Conservación detallado.

do de toda la obra en ritmo semestral, durante el tiempo que dure la explotación de la concesión, para mantenerla en perfectas condiciones de servicio.

- f) Que la Secretaría, a través de los representantes que para tal efecto designe, tendrá el derecho de verificar el cumplimiento del plazo señalado para la iniciación de los trabajos de construcción y supervisar en todo tiempo que los mismos se realicen al ritmo y plazos establecidos en el Programa de Obras y con sujeción al Proyecto, las Especificaciones Técnicas y las Normas para Construcción e Instalaciones y de Calidad de los Materiales mencionados en el párrafo a) de la Cláusula Primera de este Pliego. Asimismo, la Secretaría estará facultada para realizar la inspección de todos los materiales que vayan a emplearse en la ejecución de los trabajos, ya sea en el sitio de éstos o en los lugares de adquisición o fabricación.
- g) Que independientemente de la obligación del concesionario de conservar la obra conforme al programa respectivo, la Secretaría a través de sus representantes asignados para tal efecto, tendrá el derecho de supervisar que la obra en todas sus partes se conserve en un nivel óptimo de servicio durante el tiempo que dure la explotación de la concesión, verificando que por lo menos alcance una calificación de 400 (cuatrocientos) conforme a las Normas para Calificar el Estado Físico de un Camino anexas al presente Pliego.

Por su parte, el concesionario estará obligado a tener en el lugar de la obra por todo el tiempo que dure la ejecución de los trabajos y la explotación de la concesión, a un representante que deberá conocer el proyecto, las normas y especificaciones y estar facultado para actuar a nombre y por cuenta del concesionario en todo lo referente a la ejecución y conservación de la obra, acatar las instrucciones por escrito de los representantes de la Secretaría y corregir de inmediato las deficiencias que en su caso hubiere sido observadas.

- h) Que el concesionario quedará obligado a solventar con sus propios recursos y sin involucrar en ninguna forma a la Secretaría, las reclamaciones que en su caso le resulten por daños y perjuicios a propiedades fuera del Derecho de Vía o a terceras personas, derivados de la ejecución, explotación y conservación de la obra.
- i) Que en caso de que la proyección del tránsito prevista, resultare inferior al llevarse a cabo la operación de la carretera, el concesionario tendrá derecho a solicitar una prórroga de la concesión que a juicio de la Secretaría proceda para obtener la total recuperación de la inversión efectuada. Para tal efecto tendrá que presentar los estudios correspondientes un año antes del vencimiento de la concesión que detente.
- j) Que la empresa o grupo de empresas que constituirán la persona moral a quien se le adjudique la concesión, se comprometerá a aportar el 25% (veinticinco por ciento) del costo estimado de las obras al fideicomiso que se constituya con la participación del Gobierno del Estado de Guerrero para financiar la obra, así como todos los ingresos resultantes de la operación, o bien constituir la persona moral titular de la concesión; en tal forma que puedan participar en ella como socios el Estado de Guerrero y cualquier otra persona o empresa dispuesta a financiar la obra, conforme a las bases que se acompañan al modelo del título de concesión.

- e) Información sobre el Régimen Fiscal a que estará sujeto el Ejercicio de la Concesión.
- f) Reglamento a que se ajustará la Explotación de la Concesión.
- g) Tarifas Iniciales por Tipo de Vehículo a Aplicarse y Mantenerse a Valor constante durante la Vigencia de la Concesión.

3.- Garantía de cumplimiento de la proposición que satisfaga los requisitos indicados en la Cláusula Segunda de este Pliego.

4.- Monto de la inversión total previsto para la construcción de la obra. Este concepto será entendido en su más amplia acepción y será calculado mediante la agregación de las siguientes partidas: dirección y administración de la obra; costos financieros durante el período de construcción y, en general, de todos los bienes, cualquiera que fuere su naturaleza, que sea necesario incorporar, construir o adquirir por estar directa o indirectamente relacionados con la obra y que ésta esté en servicio.

5.- Proposición sobre el tiempo de duración de la concesión, expresado en años y meses, a contar desde el otorgamiento de la misma, sin que en ningún caso pueda exceder a veinte años.

6.- Relación de las personas físicas o morales participantes en el capital social de la futura sociedad que sería titular de la concesión, en el entendido de que en ningún caso la participación en el capital social de personas físicas o morales de nacionalidad extranjera podrá exceder del 49% (cuarenta y nueve por ciento) de dicho capital, sujeto a lo dispuesto en la Ley para Promover la Inversión Mexicana y Regular la Inversión Extranjera.

7.- Proyecto de Estatutos de la futura Sociedad concesionaria, que contenga los elementos que se requieren para poder cumplir con el Proyecto de Título de Concesión y los demás requisitos que se establecen en este Pliego, considerando en dicho proyecto de estatutos lo siguiente:

- a) La concesionaria revestirá la forma legal de sociedad anónima.
- b) La Sociedad tendrá por objeto principal construir, explotar y conservar las carreteras y puentes que en concurso le concesione la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
- c) La Sociedad será de nacionalidad mexicana y por lo tanto, estará sujeta a la legislación mexicana y a la jurisdicción de los tribunales de los Estados Unidos Mexicanos. Las personas físicas o morales extranjeras que participen en el capital de la sociedad concesionaria, deben aceptar expresamente considerarse como nacionales respecto de dicha participación y no invocar la protección de su gobierno por lo que se refiere a sus inversiones, bajo la pena en caso de incumplimiento de dicha estipulación, de perder su participación en beneficio de la Nación Mexicana.
- d) La Sociedad concesionaria tendrá su domicilio en territorio mexicano.

- e) La duración de la Sociedad será cuando menos acorde con el plazo de la concesión que en su caso se otorgue, determinándose al formalizarse la constitución de la sociedad.
- f) Las acciones representativas del capital social de la empresa serán siempre nominativas.

8.- Capital social previsto para la futura Sociedad, con expresión de cantidad y porcentaje que represente de la inversión total prevista para la construcción de la obra. El capital social no podrá ser menor de \$20,000'000,000.00 (VEINTE MIL MILLONES DE PESOS, 00/100 M.N.). Asimismo, se hará mención expresa en su caso, de la parte de capital social a suscribir por personas físicas o jurídicas de nacionalidad extranjera o de nacionalidad mexicana residentes o domiciliadas fuera de México.

Quando se trate de sociedades con participación extranjera en su capital social, se incluirá una explicación de las previsiones necesarias para cumplir con las normas de la Ley para Promover la Inversión Mexicana y Regular la Inversión Extranjera, en caso de convertirse el propio proponente en adjudicatario de la concesión.

- 9.- Cuantía de los recursos ajenos, tanto nacionales como extranjeros, previstos para completar el financiamiento requerido.
- 10.- Procedimientos y garantías previstos para la obtención de los medios de financiamiento indicados en los puntos anteriores, de conformidad con lo que a este respecto se disponga en el Proyecto de Título de Concesión.
- 11.- Plan de amortización de las inversiones, desglosado por subtramos susceptibles de explotación independiente.
En este plan figurará de manera específica el régimen que el postor prevea para la amortización con cargo a los remanentes entre los ingresos procedentes de la explotación y los gastos totales producidos, incluidos los financieros.
- 12.- Sistema de peaje a adoptar con especificación expresa de todos los posibles recorridos a realizar por los usuarios, indicando la ubicación de las casetas de cobro.
- 13.- Plan económico-financiero de la futura Sociedad, que será dividido, a efectos de su presentación en dos partes:

a) Previsiones de resultados financieros, acompañadas de la comprobación de la viabilidad financiera del proyecto, cálculo del rendimiento de la inversión y fundamentación del nivel y estructura de tarifas propuestas, en su caso, para alcanzar el equilibrio económico durante el período concesional.

En este programa se especificarán los ingresos y gastos de operación, financieros y amortizaciones.

b) Previsiones de financiamiento, cuya finalidad consiste en verificar la coherencia y compatibilidad entre las disponibilidades monetarias y la aplicación de estos medios de financiamiento.

14.- Proyecto de ubicación de las casetas de cobro y proyectos a que se ajustará su construcción y operación.

- 15.- Proyecto de ubicación y explotación de las áreas de servicio y actividades conexas (paradores, zonas de mantenimiento y talleres, gasolineras, servicios de primeros auxilios, de restaurantes, hoteles, etc.).
- 16.- Programa de obras detallado y en ritmo trimestral a que se ajustarán los trabajos de construcción, indicando los plazos de iniciación y terminación total e inmediata apertura al tránsito.

En el citado programa deberá expresarse los siguientes elementos referidos a los distintos tramos en que se proponga acometer la construcción de la carretera completa:

- a) Plazo para la iniciación de las obras.
 - b) Plazo de terminación por tramo.
 - c) Plazo para la apertura al tráfico.
- 17.- Programa de Conservación detallado y en ritmo semestral, a que se ajustarán los trabajos para mantener toda la obra en condiciones óptimas de servicio durante el tiempo de la concesión.

DECIMA PRIMERA.- La Secretaría determinará durante el acto de presentación y apertura de proposiciones, cuáles cumplen formalmente con el Pliego General del Concurso y que por lo tanto, las recibe para su revisión detallada.

Aquellas proposiciones que no contengan todos los documentos o hayan omitido algún requisito o forma de presentación, serán desechadas y devueltas desde luego a los interesados.

DECIMA SEGUNDA.- Si no se recibe proposición alguna o todas las presentadas fueren desechadas, la Secretaría declarará desierto el concurso, situación que quedará asentada en el acta respectiva.

DECIMA TERCERA.- Las proposiciones presentadas por los concursantes y que sean aceptadas en los términos de la Cláusula Décima Primera, serán conservadas por la Secretaría.

DECIMA CUARTA.- La adjudicación será publicada en el Diario Oficial de la Federación en un plazo no mayor de 5 (cinco) días hábiles a partir de la fecha correspondiente a la propia adjudicación.

El adjudicatario, en el plazo de 30 (treinta) días naturales contados a partir de la publicación de la adjudicación, deberá constituir, conservar o mantener una fianza o depósito a favor de la Secretaría que garantice las futuras obligaciones contenidas en la concesión, por un monto inicial de \$16,000'000,000.00 (DIECISEIS MIL MILLONES DE PESOS, 00/100 M.N.), los que al terminarse la construcción del tramo de la carretera se disminuirán hasta un monto de \$4,000'000,000.00 (CUATRO MIL MILLONES DE PESOS, 00/100 M.N.), cantidad que durante el plazo de vigencia de la concesión se irá disminuyendo proporcionalmente por cada año transcurrido. Di

chas cantidades se considerarán a precios constantes en la fecha en que se otorgue la concesión, por lo que se irán ajustando conforme al Índice Nacional de Precios al Consumidor.

DECIMA QUINTA.- Cumplidos los requisitos señalados en la cláusula anterior se otorgará el Título de Concesión a la empresa seleccionada, la que quedará obligada a firmarlo en el lugar, fecha y hora que fije la Secretaría.

De no cumplir con estos requisitos, se hará efectiva la garantía de su proposición a título de pena convencional y por el simple retardo en el cumplimiento de la obligación.

DECIMA SEXTA.- Las garantías de las proposiciones se devolverán a los concursantes al darse a conocer el fallo del concurso, a cambio del recibo otorgado por la Secretaría, a excepción de aquella que corresponda al concursante seleccionado, la que será devuelta una vez que exhiba la garantía estipulada y sea firmado el Título de Concesión.

A large, stylized handwritten signature or set of initials, possibly 'S. J.', is written in dark ink. It consists of a large, sweeping loop on the left and several sharp, intersecting strokes on the right.

PROYECTO DE TITULO DE CONCESION

CONCESION QUE OTORGA EL GOBIERNO FEDERAL POR CONDUCTO DE LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES, A TRAVES DE SU TITULAR
 , A QUIEN EN LO SUCESTIVO SE DENOMINARA "LA SECRETARIA", EN FAVOR DE REPRESENTADA POR
 A QUIEN SE DENOMINARA "LA CONCESIONARIA" PARA LA CONSTRUCCION, EXPLOTACION Y CONSERVACION DEL TRAMO TIERRA COLORADA-ACAPULCO, DE LA AUTOPISTA CHILPANCINGO-ACAPULCO DE CUATRO CARRILES, Y CON UNA LONGITUD DE 47.271 KILOMETROS, CON FUNDAMENTO EN LOS ARTICULOS 36 DE LA LEY ORGANICA DE LA ADMINISTRACION PUBLICA FEDERAL; 8º, 12 Y 146 DE LA LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION Y 4º Y 5º DEL REGLAMENTO INTERIOR DE LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES CONFORME A LOS SIGUIENTES

ANTECEDENTES

- 1.- De acuerdo con el Programa de Trabajo de Comunicaciones y Transportes, LA SECRETARIA ha llevado a cabo la construcción de carreteras para satisfacer la necesidad de comunicación; sin embargo, es urgente incrementar la capacidad de la red carretera a un ritmo acelerado para lograr una infraestructura que corresponda a las acciones tendientes a la modernización del país para mejorar su desarrollo socioeconómico y cultural.
- 2.- El Gobierno Federal ha elaborado un Programa de Carreteras de Cuota, el cual establece prioridades para la ejecución de vías de comunicación de vital importancia para el desarrollo del país, y la conveniencia de que la iniciativa privada participe en el financiamiento, construcción, explotación y conservación de carreteras de altas especificaciones.
- 3.- El Gobierno Federal por conducto de la entonces Secretaría de Obras Públicas, llevó a cabo la construcción de la autopista México-Cuernavaca, Cuernavaca-Amacuzac y Amacuzac-Buenavista, y conscientes de la necesidad de continuar esta vía hasta el Puerto de Acapulco con los beneficios que se tendrán en materia de intercambio de comercio y turismo, ha decidido construir el tramo Tierra Colorada-Acapulco de la autopista Chilpancingo-Acapulco.
- 4.- A efecto de concesionar la construcción, explotación y conservación del tramo Tierra Colorada-Acapulco, de la autopista Chilpancingo-Acapulco, el Gobierno a través de LA SECRETARIA ha convocado a su licitación pública, resultado de la cual LA CONCESIONARIA propuso la mejor y más conveniente postura.
- 5.- LA CONCESIONARIA ha constituido una garantía de \$16,000'000,000.00 (DIECISEIS MIL MILLONES DE PESOS, 00/100 M. N.) y cuyo mecanismo de reducción se fijó en el Pliego General del Concurso, que estará vigente por todo el plazo de la concesión que se otorga.
- 6.- LA CONCESIONARIA conforme a los requerimientos que se impusieron en el Pliego General del Concurso, en un plazo de , contados a

partir de la firma de este documento, constituirá un fideicomiso, en el que aporta el 25% del costo estimado de la obra, junto con el Gobierno del Estado de Guerrero, quien ingresará una cantidad igual, y dejando abierto el fideicomiso a la inversión privada de otras personas físicas o jurídicas interesadas. (Se aplicará el punto 6 en caso de que se haya propuesto esta forma por el adjudicatario)

Conforme a los mencionados antecedentes, LA SECRETARIA otorga la siguiente

C O N C E S I O N

El presente Título de Concesión se otorga a

a efecto de que ésta construya, explote y conserve el tramo Tierra Colorada-Acapulco de la autopista Chilpancingo-Acapulco de cuatro carriles, en el Estado de Guerrero, y LA SECRETARIA proveerá lo necesario para que LA CONCESIONARIA reciba programada y gratuitamente el derecho de vía al ritmo y medida que vaya avanzando el Programa de Obras a que se refiere el anexo de este Título, a efecto de que no sufra retraso en la ejecución de los trabajos.

LA CONCESIONARIA deberá construir, explotar y conservar el tramo objeto de esta concesión, incluyendo la explotación por sí y autorizando a título oneroso o gratuito a terceros los servicios o actividades conexas (especificar servicios de restaurantes, gasolinería, paradores, zonas de mantenimiento y talleres, hoteles, etc.) conforme a las siguientes

C O N D I C I O N E S

PRIMERA.- LA CONCESIONARIA deberá mantener durante el plazo de esta concesión el carácter legal de la sociedad anónima y estará sujeta a la Ley General de Sociedades Mercantiles y a las demás normas jurídicas que por su naturaleza y objeto social le correspondan, y no podrán modificar los Estatutos que sirvieron para su constitución, sin previa autorización de LA SECRETARIA. Copia Certificada de dichos Estatutos se anexan como parte integral de este Título como anexo.

SEGUNDA.- LA CONCESIONARIA ejecutará las obras correspondientes a la construcción de la carretera concesionada al ritmo y de acuerdo con los tiempos máximos que se establecen en el Programa de Obras que como anexo forma parte de este Título.

LA SECRETARIA verificará en estricto apego a los planes, proyectos y memorias de construcción, el cumplimiento irrestricto del plazo para la iniciación de las obras, para la apertura de las mismas al tránsito, para los trabajos de conservación y reconstrucción especificados en el anexo de este Título, conforme a las Normas para la Construcción e Instalaciones expedidas por LA SECRETARIA, para lo cual se obliga a constituir un fondo de reserva que permita la ejecución de los trabajos aludidos de

contado a partir de y que exhibirá

LA SECRETARIA no se hace responsable de los defectos o vicios que genere la eje-

cución de los trabajos correspondientes, los cuales deberán ser corregidos por la propia CONCESIONARIA y a su costa.

LA CONCESIONARIA tendrá la libertad de contratar a terceros la ejecución de las obras, pero será la única responsable ante LA SECRETARIA del cumplimiento de las obligaciones estipuladas en este documento, entendiéndose que la relación se establece únicamente entre aquélla y LA SECRETARIA.

TERCERA.- LA CONCESIONARIA pondrá en operación parcial o totalmente el tramo - concesionado conforme al orden y plazo establecidos y que forman parte integrante de este Título, así como previa aprobación de LA SECRETARIA, levantándose el acta correspondiente.

Asimismo, LA CONCESIONARIA pondrá en operación parcial o totalmente el tramo en estricto apego a lo establecido en el Reglamento para la explotación de la Concesión contenido en el anexo de este Título.

CUARTA.- Si por alguna causa imputable a LA SECRETARIA, o en general al Gobierno Federal, por causa de fuerza mayor o hecho fortuito LA CONCESIONARIA se viera impedida para ejecutar puntualmente el Programa de Obras contenido en el anexo, LA SECRETARIA compensará a LA CONCESIONARIA por el tiempo perdido, mediante la ampliación del plazo por el cual es originalmente otorgada esta concesión, previo análisis y determinación precisa y fundada del perjuicio que se le haya causado a LA CONCESIONARIA por LA SECRETARIA o el Gobierno Federal y de acuerdo al procedimiento que se ventile ante las propias autoridades.

De igual forma se procederá en caso de que LA CONCESIONARIA no pueda operar la carretera parcial o totalmente por caso fortuito o fuerza mayor, por causa imputable a LA SECRETARIA o en general al Gobierno Federal.

En caso de que la proyección del tránsito prevista resultare inferior al llevarse a cabo la operación de la carretera, LA CONCESIONARIA tendrá derecho a solicitar una prórroga de la concesión que a juicio de LA SECRETARIA proceda para obtener la total recuperación de la inversión efectuada. Para tal efecto, tendrá que presentar los estudios correspondientes con un año de anticipación a la fecha de vencimiento de la concesión.

QUINTA.- LA CONCESIONARIA estará obligada adicionalmente a:

- a) Tener suscrito y pagado por lo menos la cantidad de \$20,000'000,000.00 (VEINTE MIL MILLONES DE PESOS, 00/100 M.N.) de capital social. Esta obligación - deberá cumplirla antes del inicio de las obras correspondientes y deberá mantener el capital social mínimo que deberá permanecer inalterado durante todo el tiempo de la concesión.
- b) Deberá ceñirse al uso de los recursos previstos en el Programa Financiero - que se detalla en el anexo de este Título, y deberá ajustarse a los financiamientos establecidos en el Programa Financiero aludido.

Cualquier modificación al Programa Financiero deberá ser previamente autorizado por LA SECRETARIA, quien vigilará su estricto cumplimiento; pero en ningún caso

el porcentaje de recursos ajenos será mayor del de la inversión total requeri-
da para la construcción de la carretera.

SEXTA.- LA CONCESIONARIA en ningún caso podrá declarar dividendos en efectivo o algún otro pago de este tipo antes de la puesta en servicio de la carretera o de alguno de sus tramos.

SEPTIMA.- LA CONCESIONARIA aplicará en los tramos parciales de la carretera las tarifas iniciales que constan en el anexo de este Título, y sólo podrá modificar las conforme al Índice Nacional de Precios al Consumidor, de acuerdo al mecanismo igualmente establecido en dicho anexo.

LA CONCESIONARIA podrá incluir ofertas de todos los posibles recorridos compatibles con el sistema adoptado y para cada tipo de vehículo, así como horarios y calendarios de cobro discriminado indicando el importe de los peajes en pesos para cada caso, en el entendido de que la tarifa inicial será la máxima posible a cobrar.

Si por alguna razón LA SECRETARIA impidiera temporalmente el ajuste de tarifas - conforme a lo dispuesto en el anexo de este Título, LA CONCESIONARIA será compensada en plazo por LA SECRETARIA por el perjuicio que ello le represente siempre de conformidad a los principios y mecanismos previstos en la segunda parte del mencionado anexo.

OCTAVA.- El plazo de vigencia del presente Título será de años y meses contados a partir de la fecha de su otorgamiento a cuyo término - los bienes afectos a la explotación de la carretera revertirán en favor del Gobierno Federal en buen estado y libres de todo gravamen, en los términos del artículo 89 de la Ley de Vías Generales de Comunicación.

Los servicios conexos tendrán una vigencia de 2 años, a partir del término de la concesión, y terminado éste, a petición del interesado, con seis meses de anticipación, podrán solicitar la ampliación o prórroga de la concesión de estos servicios.

NOVENA.- LA CONCESIONARIA se obliga a entregar a LA SECRETARIA sus estados financieros cuando ésta los requiera, y los anuales auditados y, asimismo, rendirá cada año a LA SECRETARIA los informes a que se refiere el artículo 120 de la Ley de Vías Generales de Comunicación.

DECIMA.- LA SECRETARIA podrá realizar en cualquier tiempo inspecciones a las - instalaciones afectadas a la explotación de la carretera, a efecto de verificar sus condiciones, por lo que LA CONCESIONARIA se obliga a otorgar las máximas facilidades a los inspectores designados por LA SECRETARIA.

DECIMA PRIMERA.- LA CONCESIONARIA no podrá ceder o gravar parcial o totalmente los derechos derivados de esta Concesión o de los bienes afectos a la explotación de la carretera, sin la autorización previa de LA SECRETARIA.

DECIMA SEGUNDA.- El Gobierno Federal se reserva la facultad prevista en el artículo 26 de la Ley General de Bienes Nacionales, para rescatar la concesión, me

diante el procedimiento previsto en dicho precepto.

DECIMA TERCERA.- Esta concesión no crea en favor de LA CONCESIONARIA derechos reales ni acción posesoria sobre la carretera materia de concesión, según lo establecen las leyes respectivas.

DECIMA CUARTA.- LA CONCESIONARIA tendrá derecho a una ampliación de la concesión en un tramo de carretera de _____ km. en los términos y condiciones que señale LA SECRETARIA.

DECIMA QUINTA.- El Gobierno Federal tendrá los derechos preferentes a que se refiere el artículo 116 de la Ley de Vías Generales de Comunicación.

DECIMA SEXTA.- LA CONCESIONARIA se obliga a pagar al Gobierno Federal como contraprestación por la explotación y operación de la carretera a que se contrae esta concesión, el 0.5 por ciento de los ingresos tarifados que reciba anualmente, de conformidad con lo dispuesto por el artículo 110 de la Ley de Vías Generales de Comunicación.

DECIMA SEPTIMA.- LA CONCESIONARIA se obliga a observar estrictamente las disposiciones que dicten las autoridades competentes en todo lo tocante a la operación de los servicios y control de personas y bienes en la carretera concesionada, en adición pero siempre de acuerdo con el Reglamento para la explotación de la Concesión contenido en el anexo de este Título:

DECIMA OCTAVA.- Además de las causas de caducidad previstas en el artículo 29 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, serán causas suficientes para que LA SECRETARIA declare administrativamente la caducidad de esta concesión cualesquiera de las siguientes:

- a) El incumplimiento de las obligaciones corporativas que establece esta Concesión y sus anexos;
- b) El incumplimiento reiterado de los plazos establecidos en esta Concesión y sus anexos;
- c) La negligencia en la prestación del servicio o sin apearse al Reglamento de Operación establecido en el anexo de este Título;
- d) El cobro de cuotas de peaje distintas a las autorizadas formalmente por LA SECRETARIA.
- e) Por descuido de la conservación de la carretera;
- f) Por inobservancia reiterada de lo ordenado por LA SECRETARIA, dentro de sus atribuciones legales, y
- g) Por modificar los estatutos sociales de LA CONCESIONARIA sin la autorización previa y escrita de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

7

LA SECRETARIA procederá, en caso de declaración de la caducidad de la concesión, como lo dispone el artículo 34 de la Ley de Vías Generales de Comunicación.

Alternativamente, LA SECRETARIA podrá aplicar las penas convencionales que se establecen en anexo de este Título, en lugar de proceder a la declaración de caducidad de la Concesión.

DECIMA NOVENA.- Además de las causas previstas por la Ley de Vías Generales de Comunicación, serán causas de extinción de la concesión:

- a) La quiebra o suspensión de pagos legalmente declarada a LA CONCESIONARIA;
- b) El mutuo acuerdo de LA SECRETARIA y LA CONCESIONARIA;
- c) La destrucción de la carretera en su mayor parte;
- d) El abandono del servicio, cuando LA CONCESIONARIA, sin previo aviso a LA SECRETARIA o sin mediar causa justificada, deje de operar la carretera por más de 48 horas, y
- e) La renuncia a la concesión hecha por escrito por LA CONCESIONARIA.

En estos casos LA SECRETARIA, cuando así convenga y sea posible, procederá a intervenir la operación de la carretera haciéndose cargo del servicio, sin que proceda la devolución de la fianza que LA CONCESIONARIA constituyó previamente a la suscripción de este Título.

VIGESIMA.- LA SECRETARIA no concesionará carreteras paralelas entre los mismos puntos a la que se concesiona durante el tiempo de vigencia del presente Título.

VIGESIMA PRIMERA.- LA CONCESIONARIA para el caso de incumplimiento de las obligaciones fiscales derivadas del ejercicio de esta concesión, se somete expresamente al procedimiento administrativo de ejecución previsto por el Título Quinto, Capítulo II del Código Fiscal de la Federación.

VIGESIMA SEGUNDA.- Para todo lo no previsto en la presente, en cuanto a la construcción, explotación y conservación de la carretera, regirán los preceptos aplicables de la Ley de Vías Generales de Comunicación, y por toda la duración de la Concesión, los ordenamientos que sobre la materia se expidan en el futuro y los instructivos y circulares que con apoyo en los anteriores ordenamientos dicten LA SECRETARIA y las demás autoridades competentes.

VIGESIMA TERCERA.- Para las cuestiones relacionadas con la presente, sólo en lo que no corresponda resolver administrativamente al Gobierno Federal, LA CONCESIONARIA se somete a la jurisdicción de los Tribunales Federales competentes de la Ciudad de México, renunciando al fuero que pudiese corresponderle por razón de su domicilio presente o futuro o cualquier otra causa. Para los mismo efectos, se obliga a informar por escrito a LA SECRETARIA de cualquier cambio de domici-

lio, durante la vigencia del presente, en el concepto de que en caso de omisión, las notificaciones surtirán efecto mediante publicación por una sola vez en el Diario Oficial de la Federación.

VIGESIMA CUARTA.- El uso del presente documento en cualquier forma implica la aceptación incondicional de sus términos por LA CONCESIONARIA.

La presente Concesión se otorga en la Ciudad de México, Distrito Federal el
de
de 1989.

A handwritten signature or set of initials in black ink, consisting of several overlapping loops and a long diagonal stroke extending downwards and to the right.

SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES
SUBSECRETARIA DE INFRAESTRUCTURA
DIRECCION GENERAL DE CARRETERAS FEDERALES

REGLAMENTO A QUE SE SUJETARA LA EXPLOTACION DE LA CONCESION

C L A U S U L A S

PRIMERA.- No deberá efectuarse la explotación del tramo de carretera a objeto de la concesión ni de sus servicios conexos, sin que previamente autorice su funcionamiento la Secretaría, una vez que hubiere verificado que los trabajos de construcción estén terminados en su totalidad y llenados los requisitos a que se refiere este Reglamento.

Para tal efecto, el adjudicatario notificará por escrito la terminación de los trabajos y haber cumplido los requisitos mencionados. La Secretaría por medio de sus representantes que para tal efecto designe, verificará dentro de los diez días hábiles que los trabajos estén debidamente terminados y llenados los requisitos para su explotación, y en su caso otorgará desde luego la autorización para su funcionamiento, levantándose el acta correspondiente.

SEGUNDA.- El adjudicatario operará las casetas de cobro localizada en el tramo objeto de la concesión, empleando equipos de conteo y clasificación de vehículos iguales o similares a los que utiliza para el objeto el Organismo Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos en las carreteras federales de peaje que están bajo su jurisdicción, expidiendo los boletos de pago correspondientes. El texto de los boletos lo proporcionará la Secretaría.

TERCERA.- El concesionario quedará obligado a cobrar las tarifas de peaje iniciales autorizadas por la Secretaría para los diferentes tipos de vehículos que transitan por el tramo de carretera objeto de la concesión, las que deberán mantenerse a valor constante durante toda la vigencia de la concesión, por lo que sólo podrán ajustarse conforme al Índice Nacional de Precios al Consumidor, conforme al siguiente mecanismo:

- 1) Las tarifas de peaje podrán ajustarse conforme al Índice Nacional de Precios al Consumidor anualmente, o cuando dicho índice

rebase el quince por ciento del que prevaecía en la fecha en que se otorgó la concesión o en la fecha en que se autorizó el último ajuste.

- b) Cuando se presente cualquiera de las situaciones señaladas en el párrafo anterior, el adjudicatario podrá solicitar por escrito a la Secretaría el ajuste de las tarifas de peaje, acompañada de la documentación de soporte correspondiente.
- c) Con base en la solicitud que presente el adjudicatario, la Secretaría de considerarlo procedente, autorizará en la proporción que corresponda el ajuste de las tarifas de peaje, en un plazo no mayor de quince días hábiles a partir de la fecha de recepción de la solicitud, a fin de que entren en vigor.

CUARTA.- El personal del concesionario proporcionará en las casetas de cobro la información que requieran los usuarios, en relación con el tránsito y facilidades que existan en el tramo de carretera objeto de la concesión.

QUINTA.- El concesionario deberá adoptar las medidas necesarias para la seguridad de personas y bienes en el tramo concesionado, y contar y mantener los equipos y dispositivos requeridos para prestar los servicios de emergencia y primeros auxilios, así como los de radiotelefonía, sometiénolos a la consideración de la Secretaría para su inspección y aprobación.

SEXTA.- El concesionario deberá cuidar y restaurar los señalamientos, acotamientos y defensas metálicas, así como efectuar todos los trabajos de conservación, reparación y reconstrucción en el tramo de carretera, entronques, puentes, viaductos y pasos a desnivel, a fin de mantener toda la obra objeto de la concesión en perfectas condiciones de servicio durante el tiempo que dure la explotación de la concesión.

La Secretaría estará facultada para supervisar a través de sus representantes asignados al efecto, que la obra en todas sus partes se conserve en un nivel óptimo de servicio conforme a los requisitos exigidos, y dar por escrito al concesionario o a su representante autorizado, las instrucciones requeridas respecto a las deficiencias que en su caso hubieren sido observadas, las que estará obligado a corregir de inmediato.

Asimismo, la Secretaría estará facultada para verificar a través de los representantes que para tal efecto designe, que las instalaciones correspondientes a los servicios o actividades conexas (paradores, zonas de mantenimiento y talleres, gasolineras, restaurantes, hoteles, etc.), satisfagan los requisitos indispensables para su operación y mantenimiento, quedando obligado el concesionario a disponer lo necesario para subsanar las deficiencias que en

su caso hubieren observado dichos representantes.

SEPTIMA.- No podrán construirse edificios, colocarse postes, cercas y demás obras dentro del Derecho de Vía, ni instalarse anuncios en éste o en los terrenos adyacentes al mismo, sin la autorización expresa y por escrito de la Secretaría.

OCTAVA.- El concesionario realizará los actos y prestará los servicios técnico-administrativos que requiera para la administración, operación, mantenimiento, conservación y reparación de la obra con cesionada, sujetándose a las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas que estén en vigor.

NOVENA.- El concesionario será directamente responsable de los accidentes o daños a personas y bienes que resulten por actos propios, o de su personal, maquinaria o equipos, debidos a deficiencias en la operación, mantenimiento, conservación o reparación de la obra concesionada.

DECIMA.- El concesionario deberá informar de inmediato a la Secretaría y a las demás autoridades competentes, al tener conocimiento de cualquier anomalía o violación a las disposiciones legales aplicables en el área concesionada, y a adoptar las medidas necesarias para coadyuvar al cumplimiento de dichas disposiciones.

DECIMA PRIMERA.- Las obligaciones fiscales, federales o locales, que se originen o deriven de la concesión, así como del cobro de las tarifas por el uso del tramo de carretera, serán a cargo del concesionario.

DECIMA SEGUNDA.- En ningún caso se podrá, directa o indirectamente, ceder, contratar, hipotecar, ni en manera alguna gravar o enajenar la concesión, los derechos de ella conferidos, edificios, servicios auxiliares, dependencias o accesorios, en todo o en parte, sin la autorización previa y por escrito de la Secretaría.

DECIMA TERCERA.- Al vencimiento de la concesión, los bienes afectos a su explotación revertirán en favor del Gobierno Federal en buen estado, sin costo alguno y libres de todo gravamen, en los términos establecido en el artículo 89 de la Ley de Vías Generales de Comunicación.

DECIMA CUARTA.- El concesionario se obligará a entregar a la Secretaría sus estados financieros trimestralmente y los anuales auditados correspondientes, y rendirá anualmente a la Secretaría los informes a que se refiere el artículo 120 de la Ley de Vías Genera

les de Comunicación.

DECIMA QUINTA.- El concesionario se obligará a pagar al Gobierno Federal como contraprestación por la explotación y operación de la concesión, el 0.5% de los ingresos tarifados que reciba anualmente de conformidad con lo dispuesto por el artículo 110 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, el que se cubrirá dentro de los treinta primeros días del mes de enero siguiente al año de que se trate, ante la Oficina Federal de Hacienda correspondiente.

Lo anterior es sin perjuicio de las demás obligaciones fiscales que el concesionario tenga por la operación y explotación del tramo concesionado.

A handwritten signature or set of initials, possibly 'JSC', written in dark ink. The signature is stylized and somewhat cursive, with a long horizontal stroke extending to the right.



DIRECCION DE OBRAS
 SUBDIRECCION TECNICA
 OFICINA DE CONCURSOS
 Altadena Núm. 23-4° Piso
 Col. Nápoles

ANEXO 12

IA L. COMUNICACIONES 03810 Deleg. Benito Juárez

Y
 TRA SPORDES

Núm. 111.403-3 Eco. 432/89

" C I R C U L A R N U M . 2 "

Ciudad de México, 18 de abril de 1989

C. Ing. Fernando Saldaña Castañeda
 Gerente General
 INGENIEROS CIVILES ASOCIADOS, S. A. DE C. V.
 Minería Núm. 145
 Col. Escandón
 11800 México, D. F.

En relación con el Concurso Núm. SCT-CF-89-05-01, para el otorgamiento de la concesión administrativa para construir, explotar y conservar el tramo Tierra Colorada-Acapulco, Gro., de la autopista Chilpancingo --- Acapulco, anexo al presente envío a usted las Tarifas Iniciales por Tipo de Vehículo que habrán de aplicarse para recuperar la inversión, -- con el fin de que se sirva tomarlas en cuenta al preparar su proposición.

A t e n t a m e n t e
 SUFRAGIO EFECTIVO. NO REELECCION
 EL DIRECTOR DE OBRAS

ING. ESTEBAN SALAZAR TRUJILLO

Un anexo en
 dos hojas

c.c.p. C. Director General
 c.c.p. Dirección de Obras
 c.c.p. Subdirección Técnica

SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

SUBSECRETARIA DE INFRAESTRUCTURA

AUTOPISTA CHILPANCINGO-ACAPULCO

TRAMO TIERRA COLORADA-ACAPULCO, GRO.

TARIFAS INICIALES POR TIPO DE VEHICULO

Volumen de tránsito promedio diario anual 7,400 vehículos y una composición de A = 81%; B = 5%, y C = 14%. De ellos se estima que el tránsito beneficiado sería de 4,070 vehículos diarios, es decir del orden del 55% del tránsito total. La tasa de crecimiento estimada será del 4%.

CUOTAS PARA RECUPERAR LA INVERSION

AUTOMOVIL	\$ 20,000.
AUTOBUS	37,000.
CAMION	45,000.



SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

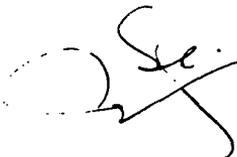
DIRECCION GENERAL DE PLANEACION

AUTOPISTA: CHILPANCINGO-ACAPULCO

TRAMO: TIERRA COLORADA - ACAPULCO, GRO

E S T A C I O N

A Ñ O	ENTRONQUE PLANTA DE PAPEL	ENTRONQUE XALTIANGUIS
1978	4,389	3,632
1979	4,650	5,780
1980	4,663	4,598
1981	4,675	5,530
1982	5,740	6,469
1983	5,800	5,300
1984	5,274	4,617
1985	5,810	5,288
1986	- -	6,600
TASA GLOBAL DE CRECIMIENTO	3.57%	7.75%





SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

SUBSECRETARIA DE INFRAESTRUCTURA

DIRECCION GENERAL DE CARRETERAS FEDERALES

SECRETARIA DE COMUNICACIONES
Y
TRANSPORTES

ANEXO 13

ACTA PRIMERA DEL CONCURSO NUMERO SCT-CF-89-05-01, RELATIVO A LA CONSTRUCCION, EXPLOTACION Y CONSERVACION DEL TRAMO TIERRA COLORADA-ACAPULCO, DE LA AUTOPISTA CHIL PANCIINGO-ACAPULCO.

En la Ciudad de Acapulco, Gro., siendo las once horas del día trece de mayo de mil novecientos ochenta y nueve, de conformidad con lo dispuesto en la Convocatoria Núm. SCT-CF-89-05, publicada el día siete de marzo del presente año y en el Pliego General del Concurso, con la presencia del * Gobernador Constitucional del Estado de Guerrero, C. Lic. José Francisco Ruíz Massieu, se reunieron en la Presidencia Municipal, ubicada en Quebrada de Independencia Zona Centro, de esta Ciudad, para la celebración del Concurso correspondiente, las personas físicas, morales y funcionarios cuyos nombres, representaciones y firmas figuran al final de esta Acta. El Ciudadano Ingeniero Víctor M. Mahhub Matta, Subsecretario de Infraestructura, en nombre y representación de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en presencia de los proponentes e invitados, procedió a la apertura y revisión de los sobres que contienen las proposiciones de los concursantes y que fueron aceptadas por esta Dependencia, dándose lectura a los montos a que asciende cada una de las mismas, -- así como el tiempo propuesto para la concesión. Una vez concluida la lectura anterior y firmados los documentos en que constan los datos generales, aquellas proposiciones que en principio cumplen con lo establecido en el Pliego respectivo, son recibidas por la Dependencia para su revisión detallada:

EMPRESA	MONTO DE LA OBRA	TIEMPO PARA CONCESION
INGENIEROS CIVILES ASOCIADOS,	\$ 268,744'494,491.71	20 años 0 meses
TRITURADOS BASALTICOS Y DERIVADOS S. A. DE C. V.	\$ 359,015'098,843.00	20 años 0 meses
GRUPO MEXICANO DE DESARROLLO, S. A. DE C. V.	\$ 480,650'299,000.00	18 años 0 meses

* C. Lic. René Juárez Cisneros, Secretario de Planeación y Presupuesto del Estado, en representación de...

Handwritten signatures and stamps at the bottom of the page.



Y
TRANSPORTES

Se citará a los concursantes para que se presenten en el lugar que se indique, con diez días de anticipación a la fecha que se fije, dentro del término señalado en la Cláusula Cuarta del Pliego General del Concurso, en donde se dará a conocer el fallo que será inapelable de conformidad con lo que establece la citada Cláusula, en presencia de quienes asistan y que firmarán el Acta que al efecto se formule. - Para constancia y a fin de que surta los efectos legales que le son inherentes, a continuación firman el presente documento los que intervinieron en el Concurso en presencia del C. Subsecretario de Infraestructura, quien lo presidió en nombre y representación de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, del C. Gobernador Constitucional del Estado de Guerrero y de los C.C. Presidentes Municipales de Acapuco y Chilpancingo, Gro.

POR LA SECRETARÍA DE COMUNICACIONES
Y TRANSPORTES
EL SUBSECRETARIO DE INFRAESTRUCTURA

ING. VICTOR M. MANSUR MATZA

INGENIEROS CIVILES ASOCIADOS, S. A.
De C. V.

POR EL GOBERNADOR CONSTITUCIONAL DEL
ESTADO DE GUERRERO

LIC. JOSÉ FRANCISCO RUIZ MASSIEU

TRITURADOS BASÁLTICOS Y DERIVADOS,
S. A. DE C. V.

C.P. DAVID PERALOZA SANDOVAL

ING. FERNANDO SALDANA CASTAÑEDA

GRUPO MEXICANO DE DESARROLLO
S. A. DE C. V.

ING. MANUEL GÓMEZ DAZA RANGEL

C. Secretario de Planeación y Presupuesto del Estado, en recepción

SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES
SUBSECRETARIA DE INFRAESTRUCTURA
DIRECCION GENERAL DE CARRETERAS FEDERALES

FORMA CG-1A



ANEXO 14

SECRETARIA DE COMUNICACIONES
Y
TRANSPORTES

ACTA SEGUNDA DEL CONCURSO NUMERO SCT-CF-89-05-01, RELATIVO A LA CONCESION PARA LA CONSTRUCCION, EXPLOTACION Y CONSERVACION DEL TRAMO TIERRA COLORADA-ACAPULCO, DE LA AUTOPISTA CHILPANCINGO-ACAPULCO.

En la Ciudad de México, siendo las once horas del día dieciseis del mes de junio de mil novecientos ochenta y nueve, y de acuerdo con la cita hecha y notificada a los interesados que participaron en el acto celebrado el día trece de mayo de mil novecientos ochenta y nueve, según Acta Primera de este Concurso y para conocer el fallo de la Secretaría, se reunieron en la sala de juntas del C. Secretario del Ramo, las personas físicas o morales cuyos nombres, representaciones y firmas figuran al final de esta Acta. Al analizar las diversas proposiciones recibidas, se tuvo en cuenta la congruencia entre la inversión, financiamiento y tiempo de recuperación de la misma, así como el programa de construcción de la obra y el término propuesto de la concesión.

De las opciones presentadas en la proposición de GRUPO MEXICANO DE DESARROLLO, S.A. DE C.V., se acepta y se toma aquella que se hizo conforme con los datos básicos establecidos en el concurso y cuya duración de concesión propone por 14 años 8 meses; no así aquella que hizo con mejoras adicionales al proyecto.

Atendiendo a lo anterior, el C. Lic. Andrés Caso Lombardo, Secretario del Ramo, en nombre y representación de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, hizo saber a los presentes el resultado del Concurso y el fallo inapelable de dicha Dependencia del Ejecutivo Federal, por el que se le adjudica a Grupo Mexicano de Desarrollo, S.A. de C.V., la concesión para construir, explotar y conservar el tramo Tierra Colorada-Acapulco, de la Autopista Chilpancingo-Acapulco, correspondiente al concurso número SCT-CF-89-05-01, por haberse considerado que su proposición reúne las condiciones necesarias que garantizan la buena ejecución de la obra, así como de la explotación y conservación de la misma en los términos del Título de Concesión correspondiente.

La presente Acta surte para Grupo Mexicano de Desarrollo, S.A. de C.V., efectos de notificación en forma, y por ello se compromete y obliga a firmar el Título de Concesión y sus anexos respectivos, en las Oficinas del C. Subsecretario de Infraestructura, sita en Xola y Avenida Universidad, Edificio "C", Primer Piso del Centro Nacional S.C.T. de esta Ciudad de México, a las doce horas del día veintiocho del mes de julio de mil novecientos-



SECRETARIA DE COMUNICACIONES

Y

TRANSPORTES

2

ochenta y nueve. Asimismo, se compromete y obliga a iniciar los trabajos a más tardar el día 5 de septiembre de 1989, y a obtener y entregar la garantía del cumplimiento de las obligaciones, mencionadas en el Pliego de Requisitos y en el Título de Concesión, dentro de los quince días hábiles contados a partir de su firma, apercibido de que si no cumple con tales obligaciones, se hará efectiva la garantía de la proposición a título de pena convencional por el simple retardo en su cumplimiento y la presente adjudicación dejará de surtir efecto.

Conforme a la Cláusula Décima Sexta del Pliego de Requisitos respectivo, se procede a devolver las garantías entregadas por los demás concursantes.

Para constancia y a fin de que surta los efectos legales que le son inherentes, a continuación firman el presente documento, las personas que intervinieron en este acto de adjudicación en presencia del C. Secretario del Ramo que lo presidió.

POR LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES
Y TRANSPORTES

EL C. SECRETARIO DEL RAMO.

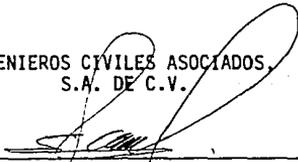

ANDRES CASO LOMBARDO

EL C. SUBSECRETARIO DE INFRAESTRUCTURA


VICTOR M. MAMBUB MATTÁ

POR LOS PARTICIPANTES.

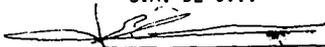
INGENIEROS CIVILES ASOCIADOS,
S.A. DE C.V.


ING. FERNANDO SALDAÑA CASTAÑEDA.

TRITURADOS BASALTICOS Y DERIVADOS,
S.A. DE C.V.


C.P. DAVID PEÑALOZA SANDOVAL.

GRUPO MEXICANO DE DESARROLLO,
S.A. DE C.V.


ING. MANUEL GOMEZ DAZA RANGEL.



SECRETARIA
DE
HACIENDA Y CREDITO PUBLICO

ANEXO 15

102-196

México, D.F., 10 de marzo de 1989.

Ing. Víctor Manuel Mahhub Matta
Subsecretario de Infraestructura
S.C.T.

En relación al tratamiento fiscal que tendrán las empresas concesionarias de carreteras se le pueden hacer los siguientes comentarios:

El régimen fiscal para las empresas que obtengan la concesión a los contratos de construcción y operación de las carreteras concesionadas, -- contarán con los beneficios que la ley establece para todas las empresas de reciente creación. En el impuesto sobre la renta las empresas que inician actividades tienen que iniciar su pago de este impuesto hasta que -- perciben regularmente los ingresos generales por su actividad.

Todas aquellas inversiones que estas empresas realicen para iniciar su actividad cuentan con la posibilidad de tomar en un 100% la deducción inmediata de inversiones, dado que la construcción de carreteras se efectúa fundamentalmente fuera de las 3 zonas metropolitanas de la ciudad de México, Guadalajara y Monterrey, situación que hace factible que la empresa pueda no pagar impuesto sobre la renta por todo aquel periodo en el -- cual genere utilidad suficiente para cubrir el valor de la deducción inmediata a que hacemos referencia.

Este beneficio genera liquidez a las empresas que, como en el caso de la construcción de carreteras, requieren disponibilidad de recursos -- para efectuar dichas inversiones. Este beneficio se ha hecho extensivo, mediante el decreto que en fecha próxima saldrá respecto del impuesto del activo del 2%, a la inversión que se grave con este impuesto. Estas inversiones no están gravadas con este impuesto en el periodo preoperativo, es -- tan exentos en los primeros 2 años de operación y en el 3o. no hacen pago provisionales.

En el caso particular de la concesión de carreteras, el beneficio de la deducción inmediata de inversiones en el impuesto sobre la renta se ha -- llevado al máximo nivel posible, en la medida en que a pesar de que la -- ley autorice la deducción de todas las construcciones en un periodo de 20 años, en esta disposición se autoriza la deducción con un descuento por -- el periodo en el cual la empresa concesionaria obtuvo dicha concesión. En

[Handwritten signature]



el cuadro adjunto se muestra la deducción inmediata correspondiente a -- los distintos lapsos posibles de concesión. Cuando una empresa, dada su situación financiera, no desee tomar la depreciación inmediata podrá depreciar sus activos con la mecánica tradicional de depreciación en línea recta establecida por la Ley del Impuesto sobre la Renta. "Tratándose de la depreciación en línea recta, ésta se efectuará por un lapso igual al de la concesión". Cabe señalar que adicionalmente, con el objeto de llevar el mayor beneficio posible a las empresas concesionarias de dichas carreteras se les autorizará el tomar la deducción inmediata de sus inversiones, en caso de optar por ella, contra los pagos provisionales mensuales del impuesto sobre la renta y en el caso del 2% se les autorizará la posibilidad de reducirlo de una forma inmediata, en cuanto se realiza la inversión, además de autorizar la actualización por inflación de los saldos del activo por deducir mes a mes.

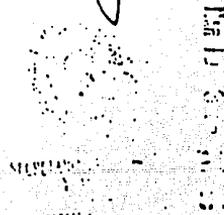
No existe disposición expresa que trate de una forma particular en el impuesto a valor agregado a los constructores, en la adquisición y venta de sus servicios.

Sin más por el momento, aprovecho la ocasión para enviarle un cordial saludo.

Atentamente.
SUFRAGIO EFECTIVO. NO REELECCION.
El Subsecretario.


Francisco Gil Diaz





Handwritten text on the right margin

Años de Concesión

Porcentaje a aplicarse sobre
el monto original de la in-
versión.

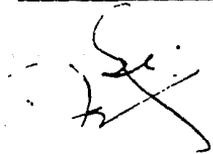
(2)

3	87
4	84
5	81
6	78
7	76
8	73
9	71
10	69
11	67
12	64
13	63
14	61
15	59
16	57
17	55
18	54
19	52
20	51

~~12~~

DEPRECIACION LINEAL

AÑOS DE CONCESION	PORCENTAJE MAXIMO DEDUCIBLE ANUALMENTE ($\frac{100}{\text{Número de años de la concesión}}$)
1	100.00
2	50.00
3	33.33
4	25.00
5	20.00
6	16.66
7	14.28
8	12.50
9	11.11
10	10.00
11	9.09
12	8.33
13	7.69
14	7.14
15	6.66
16	6.25
17	5.88
18	5.55
19	5.26
20	5.00





BANCA SERFIN, S. N. C.

ANEXO 16

OFERTA PUBLICA DE 2'717,000 BONOS BANCARIOS DE INFRAESTRUCTURA SERFIN
CON VALOR NOMINAL DE \$100,000.00 CADA UNO.

MONTO TOTAL DE LA EMISION

\$1,423,508'000,000.00

MONTO A COLOCAR

\$ 271,700'000,000.00

CLAVE DE PIZARRA: BONSER 1-90
PERIODO DE OFRECIMIENTO: 30 DE OCTUBRE DE 1990
PRECIO DE COLOCACION: \$100,000.00 CADA TITULO

FECHA DE COLOCACION: 30 DE OCTUBRE DE 1990
PLAZO: 175 PERIODOS DE 28 DIAS, EQUIVALENTES A 13 AÑOS CON 153 DIAS.

CARACTERISTICAS DE LA EMISION

INTERESES:

LOS BONOS GENERARAN UN INTERES BRUTO ANUAL QUE SE HIZARA CADA 28 DIAS ESCOGIENDO LA TASA QUE RESULTE MAYOR DE COMPARAR LAS DOS SIGUIENTES ALTERNATIVAS:

A) LA TASA DE INTERES QUE SE OBTENGA DE MULTIPLICAR POR 1.075 A LA QUE RESULTE MAYOR DE LAS TRES TASAS DE RENDIMIENTO QUE SE INDICAN A CONTINUACION:

- 1) LA TASA ANUAL DE RENDIMIENTO NETO, EQUIVALENTE A LA DE DESCUENTO PONDERADA O LA QUE LA SUSTITUYA DE LOS CERTIFICADOS DE LA TESORERIA DE LA FEDERACION (CETESI A UN PLAZO DE 27, 28 O 29 DIAS, EN COLOCACION PRIMARIA, DE LA ULTIMA EMISION PUBLICADA POR LA SECRETARIA DE HACIENDA Y CREDITO PUBLICO Y QUE ENTRO EN VIGOR EN LA SEMANA INMEDIATA ANTERIOR A LA FECHA DE INICIO DE CADA PERIODO DE INTERES.
- 2) LA TASA ANUAL DE RENDIMIENTO NETO, EQUIVALENTE A LA DE DESCUENTO PONDERADA O LA QUE LA SUSTITUYA DE LOS CERTIFICADOS DE LA TESORERIA DE LA FEDERACION (CETESI A UN PLAZO DE 90, 91 O 92 DIAS, EN COLOCACION PRIMARIA, DE LA ULTIMA EMISION PUBLICADA POR LA SECRETARIA DE HACIENDA Y CREDITO PUBLICO Y QUE ENTRO EN VIGOR EN LA SEMANA INMEDIATA ANTERIOR A LA FECHA DE INICIO DE CADA PERIODO DE INTERES, CAPITALIZADA A 27, 28 O 29 DIAS MEDIANTE LA FORMULA QUE SE ESTABLECE EN EL ACTA DE EMISION Y EN EL PROSPECTO DE COLOCACION.
- 3) LA TASA DE INTERES ANUAL DE PAGARES BANCARIOS PARA PERSONAS FISICAS A PLAZO DE 28 DIAS, DETERMINADA POR LAS SOCIEDADES NACIONALES DE CREDITO SEGUN LA PUBLICACION DE BANCO DE MEXICO EN EL DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACION, DEL DIA DE DETERMINACION DE LA TASA Y QUE SERA EL TERCER DIA HABIL ANTERIOR AL DEL INICIO DE CADA PERIODO DE INTERES.

B) LA TASA DE INTERES QUE SE OBTENGA DE MULTIPLICAR POR 1.01875 POR LA TASA INTERNA DE RENDIMIENTO VIRTUAL ANUALIZADA DE LOS BONOS DE DESARROLLO DEL GOBIERNO FEDERAL (BONDES), EMITIDOS HASTA 728 DIAS, CON BASE A SU PRECIO PROMEDIO PONDERADO CORRESPONDIENTE A LA COLOCACION PRIMARIA QUE SEMANALMENTE DA A CONOCER EL GOBIERNO FEDERAL POR CONDUCTO DE LA SECRETARIA DE HACIENDA Y CREDITO PUBLICO Y QUE ENTRO EN VIGOR LA SEMANA ANTERIOR A LA FECHA DE INICIO DE CADA PERIODO DE INTERES.

LA TASA QUE RESULTE MAYOR DE COMPARAR LAS DOS ALTERNATIVAS ANTERIORES SERA LA TASA DE RENDIMIENTO DE LOS "BONOS".

PAGO DE INTERESES:

SE CAUSARAN A PARTIR DE LA FECHA DE EMISION EFECTUANDOSE LOS PAGOS CADA 28 DIAS DURANTE LA VIGENCIA DE LA EMISION O EN SU CASO EL DIA HABIL SIGUIENTE SI ALGUNO DE ELLOS NO LO FUERE.

TASA DE RENDIMIENTO APLICABLE EN EL 1er. PERIODO: TASA 10.72%

AMORTIZACIONES:

EL PRINCIPAL SE AMORTIZARA AL VENCIMIENTO EN UNA SOLA EXHIBICION A VALOR NOMINAL.

POSIBLES ADQUIRENTES:

- 1) PERSONAS FISICAS O MORALES DE NACIONALIDAD MEXICANA O EXTRANJERA.
- 2) INSTITUCIONES DE SEGUROS Y FIANZAS HASTA EL 5% DEL IMPORTE DE LA EMISION.
- 3) SOCIEDADES DE INVERSION.
- 4) FIDELICIONISOS DE INVERSION.
- 5) FONDOS DE PENSIONES, JUBILACIONES Y PRIMAS DE ANTIGUEDAD HASTA EL 5% DEL IMPORTE DE LA EMISION, Y
- 6) ALMACENES GENERALES DE DEPOSITO ARRENDADORAS FINANCIERAS Y UNIONES DE CREDITO.

INTERMEDIARIO COLOCADOR



SINDICATO COLOCADOR



LOS TITULOS DE LA PRESENTE EMISION SE ENCUENTRAN INSCRITOS EN LA SECCION DE VALORES DEL REGISTRO NACIONAL DE VALORES E INTERMEDIARIOS Y SE COTIZAN EN LA BOLSA MEXICANA DE VALORES, S.A. DE C.V.

LA INSCRIPCION EN EL REGISTRO NACIONAL DE VALORES E INTERMEDIARIOS NO IMPLICA CERTIFICACION SOBRE LA BONDAD DEL VALOR O LA SOLVENCIA DEL EMISOR.

MEXICO D.F.

AUT. C.N.V. 8232 25 DE OCTUBRE 1990

BIBLIOGRAFIA BASICA

- 1.- MARIN X. JOSE, KETELHOHN E. WERNER, DECISIONES DE INVERSION EN LA EMPRESA EDITORIAL: LIMUSA; PAIS: MEXICO; AÑO 1982; EDICION: PRIMERA.
- 2.- MARMOLEJO G. MARTIN, INVERSIONES EDITORIAL: IMEF INSTITUTO MEXICANO DE EJECUTIVOS EN FINANZAS; PAIS: MEXICO; AÑO: 1987; EDICION: QUINTA.
- 3.- RADNOR J. PAQUETTE, NORMAN J. ASHFORD, PAUL H. WRIGHT, TRANSPORTATION ENGINEERING, EDITORIAL: WILEY; PAIS: USA; AÑO: 1982; EDICION: SEGUNDA
- 4.- REVISTA MEXICANA DE LA CONSTRUCCION; EDITORIAL: CAMARA NACIONAL DE LA INDUSTRIA DE LA CONSTRUCCION. NUMEROS POR AÑO: 12, 408 AL 431, MEXICO
- 5.- MODELOS BIMSA MEXICO; EDITORIAL: BIMSA COMUNICACIONES S.A. DE C.V.; NUMEROS POR AÑO: 2, NUMEROS DE 1989 Y 1990; MEXICO.
- 6.- REVISTA INGENIERIA CIVIL, EDITORIAL: COLEGIO DE INGENIEROS CIVILES DE MEXICO A.C.; NUMEROS POR AÑO: 6, DEL 267 AL 272 DE 1990. MEXICO
- 7.- REVISTA GRUPO ICA, EDITORIAL: GRUPO ICA S.A. DE C.V.; NUMEROS POR AÑO: 6, NUMEROS DEL 65 AL 70 DE 1990. MEXICO.
- 8.- REVISTA FINANZAS Y DESARROLLO, EDITORIAL: FONDO MONETARIO INTERNACIONAL; NUMEROS POR AÑO: 4, LOS 4 DE 1989, Y LOS 4 DE 1990. PAIS: USA .
- 9.- SE UTILIZARON PARA EL CALCULO DE LA CORRIDA FINANCIERA Y EN GENERAL PARA LA TESIS LOS SIGUIENTES PAQUETES DE SOFTWARE.
 - LOTUS 1-2-3 VERSION 2.2
 - HARVARD GRAPHICS. VERSION 2.3
 - WORD PERFECT. VERSION 5.1
 - FLOW CHART
 - ALLWAYS