



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

FACULTAD DE ESTUDIOS SUPERIORES

ARAGÓN

UNIVERSIDAD NACIONAL
AUTÓNOMA DE
MÉXICO

EL IMPACTO DEL MODELO NEOLIBERAL EN LA
INFRAESTRUCTURA CARRETERA

T E S I S

PARA OBTENER EL TÍTULO DE:
LICENCIADO EN ECONOMÍA
P R E S E N T A:
ALICIA ADRIANA VARA SALAZAR

ASESOR: LIC. ALMA ROSA GUTIERREZ
CASTILLO



FES Aragón

ARAGON, ESTADO DE MEXICO

2005

M346760



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 esta 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.

Autorizo a la Dirección General de Bibliotecas de la UNAM a difundir en formato electrónico e impreso el contenido de mi trabajo recepcional.

NOMBRE Alicia Adriana

Vera Salazar

FECHA: 5 Jul 2005

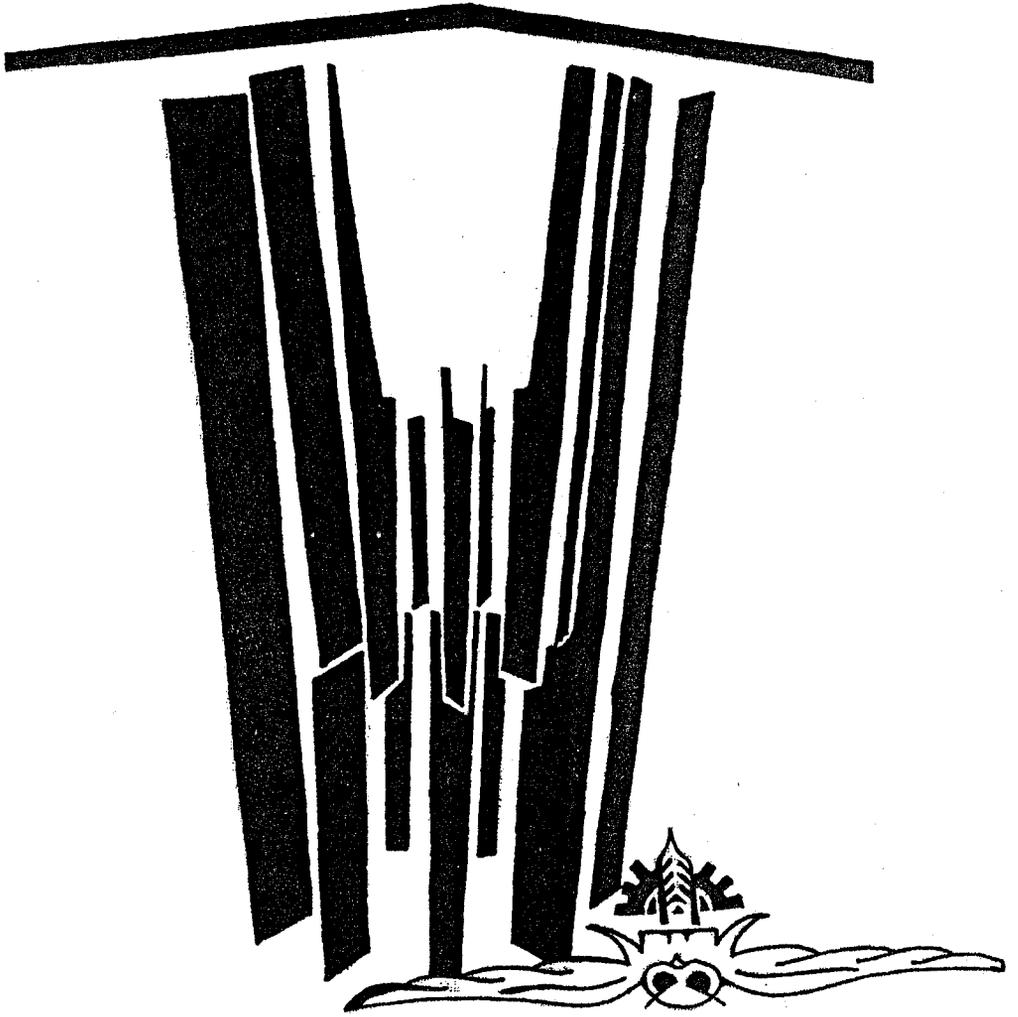
FIRMA: [Firma]

Autorizo a la Dirección General de Bibliotecas de la UNAM a difundir en formato electrónico e impreso el contenido de mi trabajo recepcional.

NOMBRE _____

FECHA: _____

FIRMA: _____



INDICE.

ÍNDICE DE CUADROS.....	IV
INDICE DE GRÁFICAS.....	VIII
CAPÍTULO I MARCO TEORICO DEL MODELO NEOLIBERAL.....	1
1.1. ENTORNO INTERNACIONAL.....	1
1.2. EL PROCESO DE LA GLOBALIZACIÓN.....	4
1.3. PRINCIPALES POLÍTICAS DEL NEOLIBERALISMO.....	10
1.4. LA INSERCIÓN DE MÉXICO LA MODELO NEOLIBERAL.....	13
CAPITULO II. LA IMPORTANCIA DE LA INFRAESTRUTURA CARRETERA.....	18
2.1.LA PARTICIPACIÓN DEL ESTADO EN LA CONSTRUCCÓN , MANTENIMIENTO, Y ADMINISTRACIÓN DE LA RED CARRETERA	18
2.2. COMO SURGEN LAS CONCESIONES.....	20
2.3. CONTRATO DE CONVENIO DE ADQUISICIÓN DE CONCESIÓN.....	22
2.3.1 CADUCIDAD, TERMINACION, JURIDICCIÓN DE LA CONCESIÓN.....	24
2.4. CONCESIONARIAS PARTICIPANTES.....	27
2.5. COMO FUERON FINANCIADOS LOS PROYECTOS.....	30
CAPITULO III RESCATE CARRETERO.....	35
3.1. FUNDAMENTACIÓN LEGAL DEL RESCATE.....	35
3.2. AUTOPISTAS RESCATADAS.....	39
3.3. COMO SE ASUMEN LOS PASIVOS.....	42
3.3.1. DIAGNOSTICO DE 15 AUTOPISTAS.....	45

CAPITULO IV. CONSECUENCIAS DEL RESCATE DE LA INFRAESTRUCTURA CARRETERA	64
4.1. FACTORES QUE PROPICIAN LA INDEMNIZACIÓN.....	65
4.2. INDEMNIZACIÓN.....	71
4.3. CONDICIONES ACTUALES DEL (FARAC).....	74
4.4. ALCANCES DEL CONCESIONAMIENTO DE LA RED CARRETERA.....	77
4.5. LA EXPERIENCIA DEL RESCATE CARRETERO	81
4.6. NUEVAS FORMAS DE FINANCIAMIENTO.....	82
CONCLUSIONES.....	84
BIBLIOGRAFÍA.....	93

INTRODUCCIÓN.

A finales del Siglo XX, el mundo se transformó radicalmente. La caída del socialismo dio fin al mundo bipolar dando amplio margen a la reconversión del capitalismo que, irónicamente, cae en una profunda recesión económica. Los teóricos contrarios a la intervención del Estado en la economía encuentran fundamentos para criticarla y recuperar la esencia del mercado. Así, inicia un proceso neoliberalizador, tendiente a desmantelar los Estados nación, eliminando las fronteras que impedían el libre tránsito de capitales e inicia un fenómeno complejo llamado globalización.

En América Latina, el neoliberalismo se implantó como una exigencia de los organismos financieros internacionales, Fondo Monetario Internacional, para mantener su aval en la afluencia de divisas, y como condición para reestructurar la deuda. En este sentido, se generaron numerosas y profundas reformas tendientes a liberalizar la economía así como a disminuir la participación del Estado en la misma, dando especial énfasis a la privatización de empresas públicas por la ineficiencia, que según el neoliberalismo, generaban. En México, el neoliberalismo inició en 1982, y la privatización se extendió rápidamente, abarcando sectores que generalmente se habían mantenido a cargo del Estado.

En este trabajo, no se cuestiona que el neoliberalismo no sea correcto, sino que se demuestran las contradicciones del mismo específicamente en lo que se refiere al sector carretero, el cual, no obstante haberse abierto al sector privado en 1989 aduciendo la ineficiencia del Estado en la consecución de su modernización, es finalmente rescatado por la crisis que presentaron las empresas concesionarias. La hipótesis central de la investigación se orienta a demostrar que el marco legal relativo a las concesiones a empresas privadas está plagado de inexactitudes, que al no definir argumentos claros y definitivos, permiten su utilización para beneficio de unos cuantos. Asimismo, se cuestiona no sólo el rescate, sino incluso el doble rescate que se realiza el Estado mexicano, por una parte a las instituciones financieras participantes en el otorgamiento de los recursos necesarios y por el otro a las empresas que

habían recibido las concesiones en diversos tramos carreteros, soslayando el mal cálculo de costos y de tiempos originalmente establecidos. El resultado, una deuda pública cuyos intereses crecen cada día, y que deberá amortizarse en plazos que terminarán en el año 2012.

Cabe señalar, que en la investigación, se enfrentaron serias limitaciones, como es el caso de la falta de información referida a ocho de los veinte y tres tramos rescatados. Misma que se solicitó Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) tanto en forma personal como a través de la Comisión de Transportes de la Cámara de Diputados, sin recibir respuesta alguna. En este sentido, se trabajó únicamente con los libros blancos de quince tramos rescatados, infiriendo los resultados de las otras ocho mediante las declaraciones oficiales emitidas por el titular de la SCT.

Este trabajo, consta de cuatro capítulos y de una gran cantidad de información financiera de cada uno de los quince tramos rescatados.

En el primer capítulo se observan los efectos y las repercusiones de la globalización, resumida en la disminución de los Estado nación y la aparición de un mercado internacional, fuertemente competido, que exige nuevas condiciones y tecnologías para su desarrollo. En la inserción y hacia los cambios presentados, los países buscan conformarse y crean bloques económicos que les permitirán ventajas en la fuerte competencia.

La teoría neoliberal implanta un nuevo esquema en el cual define a los siguientes factores como las causas principales que provocan crisis económicas o estancamiento prolongado sobre todo en los países en vías de desarrollo:

- La intervención estatal
- La protección de barreras comerciales
- Los subsidios (en artículos básicos como azúcar, tortilla, pan, fertilizantes leche etc.
- Empresas gubernamentales en manos del estado con la finalidad de mantener el empleo

- La creación de monopolios naturales en manos del estado.
- Las barreras a la inversión tanto directa como indirecta
- La intervención en la política cambiaria.

Sin embargo la aplicación de dichas políticas en países sobre todo subdesarrollados ha generado grandes problemas y no ha logrado los objetivos inicialmente planteados. El rezago económico se ha debido fundamentalmente que al pasar de un modelo totalmente proteccionista, acentuando las empresas sobre todo la micro y pequeña empresa, se ven afectadas ya que al abrirse a la competencia internacional no cuenta con el nivel tecnológico para poder competir.

La inserción de México al modelo neoliberal se dio inicio mediante la firma de la carta de intención ante organismos internacionales para el otorgamiento de créditos que permitieran superar la crisis de la deuda, por lo que la privatización de empresas públicas y de sectores anteriormente en manos del Estado se generalizan, como es el caso del sector carretero.

En el segundo capítulo se analiza, tanto la importancia de la infraestructura carretera como el proceso en el cual se otorgan las concesiones a las empresas participantes, así como los montos de participación en los proyectos y la forma en como se financiaron. La concesión de la infraestructura carretera se da con la finalidad de acelerar el crecimiento mediante la inyección de recursos privados los cuales permitiría un crecimiento mucho más acelerado.

La infraestructura carretera es concesionada a empresas particulares, sin embargo los concesionarios no responden de manera adecuada e incurrir en constantes irregularidades durante la ejecución de dichas concesiones. Durante el periodo de concesiones se ampliaron los plazos y los tramos de concesión; argumentando que el periodo otorgado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes estos no alcanzaran a recuperar el monto de la inversión lo cual les resultara un negocio totalmente inviable.

En el capítulo tercero se analiza el proceso de rescate declarado el 28 de Agosto de 1997, en el que se dá fin a las concesiones de 23 tramos carreteros ante el reclamo de las empresas participantes que, raíz de la crisis de 1994 se ven severamente afectados por los incrementos en las tasas de interés y la caída real de los aforos y que teniendo grandes compromiso con las instituciones bancarias deciden recurrir al Estado para solicitar su ayuda.

Tras la declaratoria de rescate, el gobierno de México a través de la auditorías realizadas por la Comisión de Avaluaos Nacionales emite la cantidad de indemnización correspondiente a cada tramo carretero.

Finalmente en el capítulo cuatro se observa las condiciones actuales de la infraestructura carretera, estableciendo que son favorables ya que se han incrementado a 5,195 kilómetros de autopistas, sin embargo el costo ha sido demasiado elevado para todos los mexicanos y ha dejado un pago de deuda que afectara el nivel de crecimiento económico futuro.

Al finalizar, se concluye que es necesario enfatizar en las adecuaciones del marco legal que permita eliminar las fallas y las inexactitudes, para evitar que en lo futuro vuelva a presentarse un caso tan dramático como el rescate del sector carretero.

¹CAPITULO I. MARCO TEÓRICO DEL MODELO NEOLIBERAL

En la última mitad del siglo XX se han presenciado cambios internacionales importantes: por un lado la fuerte recesión presentada a finales de la década de los setentas y que se prolonga e intensifica hasta la década de los ochentas creó estragos en la mayor parte de las economías; el socialismo inició su derrumbe con la caída del muro de Berlín; aparecieron nuevas teorías tendientes a impulsar el crecimiento económico; y el mundo observó la conformación de bloques económicos.

1.1 ENTORNO INTERNACIONAL ²

Durante cerca de tres décadas, el mundo occidental orientó sus decisiones de política económica a través del Estado de Bienestar lo que permitió condiciones proteccionistas que ayudaron a conformar industrias competentes. En América Latina se manifestó en el modelo de sustitución de importaciones. Sin embargo esta teoría no fue capaz de encontrar soluciones a los problemas recesivos

El Estado del Bienestar no cuenta con un cuerpo teórico propio, si no que sus principales supuestos se basan en la teoría keynesiana misma que propugna por la intervención del Estado para sostener la demanda y asegurar un alto nivel de la actividad económica y de pleno empleo.

En ese mismo sentido el estado tendrá que ejercer una fuerza orientadora sobre la propensión marginal a consumir, a través de un sistema de impuestos y fijando la tasa de interés, sin embargo ésta última no proporcionará inversión suficiente para la ocupación plena. Por lo tanto la inversión pública será necesaria. ³

El control estatal de la inversión en la construcción de casas de bajo costo, los préstamos de seguros y las operaciones de garantía se convirtieron en la política común en todos los países adelantados, así como la acción estatal para asegurar la

¹

² Rivera Ríos Miguel Ángel, "México en la Economía Global", Ed JUS S.A. de CV, p. 23

³ Keynes, John .M , "Teoría general de la ocupación, el interés y el dinero", Ed. Fondo de Cultura Económica, p. 32.

*inversión adecuada pública y privada junto con la política impositiva destinada a elevar la función del consumo.*⁴

Por lo que la intervención del Estado era sumamente importante para dirigir el rumbo de la inversión productiva y mantener el nivel adecuado de actividad económica la que crearía un incremento en la propensión al consumo y un aliciente a la inversión a fin de alcanzar la ocupación plena.

En el Estado de Bienestar la demanda del sector público servía para fomentar el pleno empleo y amortizar los ciclos económicos a través de un sistema fiscal potente por lo que el Estado podía imponer una distribución más intensa de la renta, con el desarrollo en la legislación laboral, salario mínimo, jornada laboral y garantías ante el despido.

*Con el Estado del bienestar se cubre necesidades básicas como son sanidad, educación cultura la creación de infraestructura y se extendía la protección y la seguridad de amplias capas de la población.*⁵

El Estado del Bienestar tenía como objetivo principal la ampliación del producto privado a través del gasto público también servirá como regulador de la distribución del producto lo que crearía una economía sustentable.

Ante el nuevo escenario de crisis y dejando atrás las políticas de proteccionismo económico se sustentan las bases en la apertura comercial y la "libertad absoluta" que nos guiará hacia un ajuste automático y un crecimiento económico estable dejando atrás las anteriores teorías.

La nueva unificación Internacional, va dando las condiciones para la creación de bloques económicos que surgen como respuesta de la apertura comercial indiscriminada, iniciada por Estados Unidos. Los países buscan conformarse con la finalidad de proteger sus economías y por otro lado ampliar sus mercados, esto tendrá como resultado que sus economías sean menos vulnerables ya que contarán

⁴ Hansen Alvin H., "Guía de Keynes", Ed Fondo de Cultura Económica, p. 193

⁵ Montes Pedro, "El desorden Neoliberal", Ed. Trotta,, p. 37

con industria casera competente que les permitirá incursionar en otros mercados y ampliar su nivel de ganancias y competencia.

*La reconfiguración del espacio mundial se expresa principalmente por el papel adquirido por los países de Asia Oriental y el desarrollo de los vínculos cada vez más estrechos entre esos países y los centros dominantes en términos de comercio y de bienes de alta tecnología. El intercambio mundial tendió a concentrarse en Norteamérica (Estados Unidos y Canadá), Asia oriental, Europa y Asia Oriental (Kuwayama). Por lo tanto pese a que tienden a constituirse claramente tres bloques regionales no se trata de bloques cerrados ya que son más importantes los flujos extraregionales que los interregionales.*⁶

El entorno mundial caracterizado por la enconada competencia entre Estados Unidos, Japón y la Comunidad Europea por la redistribución del dominio económico mundial configuran una multipolaridad económica real cuyos países líderes irradian políticas económicas diversas en contraposición con la presión integradora uniformadora y global de los organismo multilaterales. En este escenario, si bien tiende a ascender la debilidad económica y política en su conjunto de los países en desarrollo, se extiende también los márgenes de maniobra para el diseño y instrumentación de estrategias nacionales de desarrollo económico.⁷

Es importante tomar en cuenta que para que los países integrantes de un bloque económico, obtengan beneficios del intercambio comercial es necesario que los países cuenten con las mismas condiciones de desarrollo económico, para que los países que lo conforman logren ganancias uniformes.

Por lo cual es necesario contar con economías totalmente simétricas para que al momento de incorporarse puedan integrarse de manera positiva y llegar a "economías de escala", por lo contrario si no se cuenta con el mismo nivel de desarrollo las más débiles serán absorbidas por las más fuertes.

⁶ Rivera Ríos Miguel Ángel, "México en la Economía Global", Ed. JUS S.A. de CV. p. 23

⁷ Calva José Luis, "El Modelo Neoliberal Mexicano", Ed. Fundación Friedrich Ebert S.A. de CV, p. 14

Por otro lado la caída del Socialismo ha sido un factor sumamente importante ya que permitió acelerar el proceso de globalización y la aplicación de la Teoría Neoliberal sin tener un rival suficientemente fuerte que permitiera su retroceso o su inviabilidad dando fin a un mundo Bipolar.

1.2 EL PROCESO DE LA GLOBALIZACION.

La llamada Globalización debería de entenderse como el proceso de transformación de una formación de una sociedad. La forma tradicional del Estado Nacional como sujeto de un sistema político Internacional.⁸

El fenómeno surge como un proceso de transición en el cual cambia la forma tradicional de un Estado nacional a un Estado internacional es decir el Estado nacionalista el cual sirviera como árbitro en la creación de fuentes de desarrollo, de empleo, salud, educación, tecnología y distribuidor de la riqueza nacional comienza a debilitarse para dar paso a un nuevo sistema el cual estará regido por las libres fuerzas del mercado. Como consecuencia, las relaciones comerciales traspasan las fronteras y crean nuevas condiciones: la inversión indirecta comienza a tomar gran relevancia; la expansión del mercado bursátil genera nuevos instrumentos de expansión del mercado financiero, lo que fomenta una mayor dependencia de los países subdesarrollados para la captación de recursos externos, los cuales los lleva a la creación de condiciones que favorezcan la atracción de capitales transnacionales.

En este sentido, el papel del Estado ha sido fundamental en la implantación de un nuevo orden económico ya que ha propiciado las condiciones para implantar nuevas formas de desarrollo y cambiar de rumbo con respecto al crecimiento. Durante la década de los ochentas, el Estado propició la apertura comercial deslindándose del rumbo económico y asumiendo los cambios internacionales presentados, no obstante es importante analizar los beneficios económicos que lleva consigo la globalización ya que crea nuevas formas de competencia mucho más fuertes.

⁸ Elmar Alvater y Malinkodf Brigit, "Las Limitaciones de la Globalización", Ed.Siglo XXI, p. 5.

En este mismo sentido, no hay que perder de vista la importancia que ha tomado por un lado el sistema financiero al presentar niveles de crecimiento catastróficos, lo cual hace más vulnerables a los países en desarrollo ante los cambios especulativos de los países con mayor poder económico y por otro lado, la creación de tecnología como el INTERNET que permite realizar transacciones financieras a nivel internacional de un instante a otro; esto ha creado mejores condiciones para el crecimiento del sector financiero apareciendo nuevos instrumentos financieros para el mercado de derivados.

Con la revolución de la informática la globalización es el principal de los grandes cambios que han transformado radicalmente el mundo en las últimas dos décadas sea para bien (enorme salto a la integración potencial del mundo) como para mal (ahondamiento de las desigualdades e inseguridades sociales).⁹

Por otro lado la creación de organismos internacionales van creando las pautas para los cambios radicales que se dan en cada una de las economías pues estos influyen de manera directa en el rumbo de la política económica a seguir como modelo de receta para poder llegar a un desarrollo.

La globalización entalla ciertamente, una transformación importante en la organización territorial de la actividad económica y del poder Político económico, pero es muy útil plantear simplemente, como lo hace con frecuencia que la Globalización económica ha traído una disminución de la importancia del Estado Nacional.¹⁰

La desaparición de un Estado nación va creando nuevas condiciones en materia laboral las cuales se ven afectados por las políticas restrictivas de los salarios, reducción de la oferta laboral, el cambio de las condiciones laborales en cuanto a las prestaciones laborales, ampliación de la jornada, deterioro de las condiciones laborales dentro de la empresa lo que van creando un rezago de las condiciones de vida de los trabajadores, como consecuencia de una sobreoferta de mano de obra y

⁹ Basave Jorge, Davad Alejandro, "Globalización y alternativas incluyentes el siglo XXI", Ed. Porrúa, p. 77

¹⁰ Gambriell Mónica, "La Globalización y sus manifestaciones en América del Norte", Ed. UNAM, p. 61

en torno de una movilidad de fuerza laboral la cual dará como ventaja a las empresas que tengan la facilidad de cambiar de personal dentro las mismas empresas sin crear ninguna compromiso laboral.

Estos cambios en cuanto las nuevas condiciones laborales se implementan a nivel Internacional pero de una manera más remarcada en los países subdesarrollados, es por ello que la desaparición de los sindicatos toma un papel fundamental en la implantación de nuevas políticas puesto que las condiciones laborales no se dan de igual manera en un país desarrollado que en un país subdesarrollado.

Sobre la integración Global y uno de los fundamentos principales se le añaden las teorías de las ventajas comparativas de la especialización comercial la cual depende del alto nivel de habilidades y destrezas, como el nivel de asimilación de los conocimientos sistemáticos (el uso de la ciencia) aplicados a la transformación del recurso natural cristalizados en técnicas (uso y desarrollo de la tecnología) así la productividad en cada economía acelera o retardara el proceso de integración y por ende el desarrollo o el subdesarrollo¹¹.

Como ya se había mencionado anteriormente un factor importante que debemos de tomar en cuenta es la innovación tecnológica, la aceleración del proceso científico y tecnológico que se ha producido y el desarrollo que ha generado no solo en nuevos productos, procesos o sistemas si no en una verdadera innovación tecnológica a la que se le puede considerar como la "tercera revolución Industrial "tiene su centro principal en el desarrollo de la micro eléctrica, la informática y las telecomunicaciones, expandiéndose y produciendo profundas transformaciones en la estructura de la producción y del comercio así como técnicas gerenciales de organización y la dirección de las actividades económicas.¹²

En el proceso de globalización los países con mayor beneficio serán aquellos que han logrado integrar una política industrial adecuada que les ha permitido crear una industria eficiente con un alto grado de competitividad.

¹¹ Dávila Aldás Francisco R, "Globalización Integración en América Latina Norteamérica y Europa", Ed. Fontamara, p. 29

¹² Estay Jaime , Girón Alicia y otros, "La globalización de la Economía Mundial Principales Dimensiones en el Umbral del Siglo XXI", Ed. Porrua, p. 129

Sin embargo el proceso industrial ha disminuido en los últimos años, esto se debe principalmente a la baja que a tenido la inversión directa y el incremento en la inversión indirecta que representa un incremento en el sector servicios; es por ello que la producción industrial ha disminuido a menos de la cuarta parte entre la mitad de los años setenta y los noventas como lo muestra el cuadro 1.1

Cuadro 1.1

CRECIMIENTO DE LA PRODUCCIÓN INDUSTRIAL

(Tasa promedio anual 1965-1998).

PAÍSES	65-69	70-79	80-89	90-98*
Países Industrializados	5.1	3.1	2.4	1.2
Estados Unidos	4.2	3.5	2.6	1.6
Japón	12.6	3.6	3.5	1.3
Alemania	3.9	1.7	1.2	0.5
Inglaterra	2.6	1.7	2.1	0.6
Canadá	4.5	3.7	2.5	1.3
Francia	4.3	3	1	0.7
Italia	6.3	2.9	1.4	0.7

*Para 1998 solo se consideraron los tres primeros trimestres.

Fuente:1965 a 1996 .FMI (1997^a) 1997 Y 1998.

En este escenario uno de los factores que también han sido afectados por la globalización han sido el pequeño comercio en particular la provincia afectada por los cortes estatales o los subsidios públicos, la desindustrialización, la privatización de minerales y transportes lo cual ha empobrecido el interior del país y concentrado la riqueza en unos cuantos encables en ciudades centrales ¹³

Otro aspecto importante que debemos de tomar en cuenta en el sistema de Globalización es la expansión de los Oligopolios es la manera en la cual se lleva a cabo la creación de las empresas dentro de otros países que les permite estar simultáneamente en muchas regiones y por otro lado ser más competitivas (gracias al nivel elevado en la creación de tecnología de punta y la mano de obra barata ofrecida por los países en vías de desarrollo lo cual permitirá ser más competitivos en nivel de precios incluso que las empresas nacionales).

¹³ Petras James Y Veltmeyer Henry, "La globalización desenmascarada el imperialismo del siglo XXI" ,Ed. Porrua, p. 40.

La globalización tiene su auge a finales de la década de los setentas y principios de los ochentas donde los países con un mayor desarrollo económico comienzan a tener un excedente de sus ganancias y un alto nivel de acumulación de capital y un estancamiento prolongado lo que tendrá como consecuencia la necesidad de expandir los mercados y liberar las fronteras de los países en vías de desarrollo y poder incrementar el nivel de exportaciones y la expansión del capital.

Sin embargo el crecimiento del comercio Internacional ha sobrepasado al de la producción pero la expansión de las inversiones extranjeras, rebasa al volumen de exportaciones mundiales como lo muestra el siguiente cuadro.

Cuadro 1.2

CRECIMIENTO ANUAL DE LA ACTIVIDAD ECONOMICA INTERNACIONAL .

(Tasa de crecimiento 1964 -1994)

AÑOS	VOLUMEN DE EXPORTACIONES MUNDIALES	FLUJOS DE INVERSIÓN DIRECTA	PRESTAMOS BANCARIOS INTERNACIONALES	PIB MUNDIAL REAL
1964-1973	9.2	-----	33.6	4.6
1973-1980	4.6	14.8	26.7	3.6
1980-1985	2.4	4.9	12	2.6
1985-1994	6.7	14.3	12	3.2

FUENTE: FMI, Estadísticas Financieras Internacionales, varios años.

Otro aspecto importante de un nuevo orden Internacional lleva a los países a crear nuevos mecanismos de protección de sus economías es por ello que esta nuevo sistema afectará a todos los países algunos será de manera positiva y otros de manera negativa sin embargo lo mas importante en cuanto a estos cambios que se presentan es tener definido una política económica que nos represente un desarrollo sustentable

La globalización se ha dado como un fenómeno mundial y ha interferido en la vida nacional de cada país; ha impuesto políticas de apertura y de libertad no convenientes para los países en vías de desarrollo, por medio de los organismos internacionales como lo son el Fondo Monetario Internacional (FMI) y el Banco Mundial ha logrando implantar sus políticas por medio de la presión financiera y el

poder económico que ejercen los 9 países más poderosos, las principales aspectos son:

- ❖ *Mercado mundial sin fronteras*
- ❖ *Erosión de la soberanía territorial*
- ❖ *Economía y dinero*
- ❖ *Economía desinmersa de la sociedad*
- ❖ *Desregulación*
- ❖ *Mecanismo abstracto de la socialización*
- ❖ *Espacio abstracto y regimenes globales de tiempo.*
- ❖ *Mercado mundial*
- ❖ *Competencia en el espacio*
- ❖ *Valor de cambio*
- ❖ *Crisis de los partidos, red global de organizaciones no gubernamentales*
- ❖ *Gobierno global.*¹⁴

La globalización es un proceso mucho más complejo que concatena varios aspectos que influyen en el rumbo económico interno de cada país. La perdida de un Estado nación se va acentuando a medida que avanza la globalización y da paso a la creación de un Estado Internacional donde los países subdesarrollados son adsorbidos por los países desarrollados.

La Globalización crea nuevas formas de competencia Internacional y ha desaparecido las restricciones del comercio internacional y el capital y ha logrado penetrar en los mercados mas inimaginables y expandido el capital, sin embargo, los niveles de pobreza, endeudamiento y deterioro político y social se han acentuado en la mayoría de los países como consecuencia del debilitamiento del Estado Nación.

¹⁴ ídem p. 29

1.3 PRINCIPALES POLITICAS DEL NEOLIBERALISMO.

La Teoría Neoliberal ha logrado invadir la mayoría de los países e insertarse en su vida económica, aunque en cada uno se ha dado de manera diferente la forma de aplicación de la Política Económica el objetivo ha sido el mismo: la aplicación del modelo Neoliberal.

El Modelo Neoliberal ha sido aplicado como un Modelo Hegemónico defensor de los intereses de los grandes países, sin embargo en Neoliberalismo surge como una forma teórica de explicar la Globalización.

Las crisis presentadas en la década de los setentas y ochentas sirven como punta de lanza para surgimiento del Modelo Neoliberal y tomar nuevas teorías que orienten al desarrollo económico. Estos planteamientos rompen con los supuestos teóricos de la aplicación de un modelo de Sustitución de Importaciones en donde el Estado era fundamenta y tenían atribuciones como lo eran al creación de empleo, la aplicación de topes salariales, construcción de infraestructura impulsa a la educación, salud, vivienda etc. Otra de las funciones del Estado era servir como distribuidor de la renta.

La teoría neoliberal plantea varias razones en contra de la intervención del Estado como lo son la protección social que solo disminuye los estímulos del trabajo, por otro lado se ha fomentado la idea que el déficit publico se ha atribuido a los gastos sociales y ha aumentado las obligaciones derivadas de las crisis; como son la elevación del paro, jubilaciones anticipadas y calidad de las cotizaciones.

Surgen entonces planteamientos teóricos que dan fin al Estado del Bienestar y critican fuertemente la vulnerabilidad de modelo.

Es importante tomar en cuenta que uno de los personajes más representativo en la Teoría Neoliberal es Milton Friedman, quién expone sus teoría como la soluciones inmediatas a las distorsiones que presentan las economía de los países subdesarrollados. En esta teoría es importante destacar los principales postulados

pues de ahí se derivan una serie de aspectos que van explicando como causas principales de las crisis en los países subdesarrollados.

Los importantes cambios que se dan a nivel internacional van adoptando una serie de políticas que van insertándose como principios teóricos para todas las economías.

Los principios teóricos de la Teoría Monetarista del dinero que se le atribuye al mercado monetario el papel central de la inflación.¹⁵ Es decir, se considera que uno de los factores más importantes se la dan a la oferta y demanda de dinero, es decir si existe un exceso de cantidad este provocará una subida de los precios y a su vez un incremento de la inflación y esto creará desequilibrios en la economía. Y para cualquier economía sana es importante mantener baja la inflación.

Sin embargo, el incremento de los precios y como consecuencia la inflación no solo se debe al incremento de la oferta monetaria si no también podríamos atribuir otras causas que influyen como lo son; una baja capacidad productiva de bienes y servicios que se producen dentro de cada uno de los países y que no respalden el incremento de la oferta monetaria con un incremento en la capacidad productiva, esto representará desequilibrios entre la cantidad de bienes y la cantidad de dinero circulante.

El Fondo Monetario Internacional (FMI) impulsa las teorías expuestas por monetaristas y asumen adoptar medidas en los países subdesarrollados, las cuales se presentan como recetas para poder subsanar las distorsiones presentadas, es por ello que impone a los países a implantar una serie de medidas orientadas a :

1.-Reducción del gasto público

2.-Eliminación del déficit presupuestal, liquidando todo tipo de subsidios (incluyendo alimentos y transporte barato).

¹⁵ Ortiz Wadgyamar Arturo, “ Política Económica de México (1982-200)”, Ed. Nuestro Tiempo, p. 16

3.-Reducción del tamaño del Estado, despido masivo de burócratas a quienes considera altamente negativos y privatización de empresas paraestatales.

4.- Mayor libertad económica para los empresarios, banqueros, industriales y comerciantes lo que quiere decir que deben de eliminarse todo tipo de controles. Es decir la cada vez menor intervención del Estado en la economía.

5.- De lo anterior se deriva que se eliminen los controles de precios, que se limiten las ganancias, que no se grave el capital y que los salarios se fijen en función de las leyes de la oferta y la demanda.

6.- Desde el ángulo del sector externo se recomienda la apertura total y discriminada a la inversión extranjera y de las mercancías provenientes del exterior. Por ello se hace necesario un gobierno altamente sumiso a la inversión extranjera que les abra las puertas y se originen beneficios en excepción de impuestos.¹⁶

Esto se debe principalmente a que el crecimiento y desarrollo económico no se lleva a cabo de manera simétrica en todos los países logrando un crecimiento económico sustentable. En los países subdesarrollados no se logra la creación de tecnología, es por ello que al implantar un Modelo diferente al existente que fomenta la creación de ventajas competitivas, las economías subdesarrolladas tendrán grandes dificultades para poder insertarse a los mercados de sus rivales económicos y logrando ser solo productores de bienes primarios. Esto los colocará en una gran desventaja competitiva con respecto de otros países que tiene un nivel desarrollo mucho más elevado.

La innovación tecnológica es un factor sumamente importante para lograr un crecimiento económico ya que nos colocará en ventajas competitivas con respecto de otros mercados y lograra fomentar el desarrollo de nuevos mercado es decir la ampliación de la demanda se incrementará y esto traerá como consecuencia la creación de tecnología cada vez más avanzada y fomento de nuevas empresas que lograrían crear un desarrollo económico, sin embargo sin la creación de tecnología

¹⁶ Ídem p. 19

de punta nos llevaría a un rezago y solo tendríamos el papel de países consumidores.

También es importante tomar en cuenta la capacidad recaudatoria del Estado que es una pieza fundamental en la obtención de ingresos que a su vez deben de ser redistribuidos para los habitantes a través del gasto público. Otro de los aspectos sobresaliente en la aplicación del Modelo Neoliberal es el deterioro que ha sufrido el mercado laboral pues se promueve que el incremento de los salarios producirá distorsiones en la economía como la inflación, por lo que se ha mantenido la existencia de un salario mínimo y la desregulación del mercado laboral, lo que crea mayores condiciones de rentabilidad del capital.

La desregulación del Estado ha representado los intereses de los empresarios particulares y ha interferido directamente en la vida económica. La apertura comercial ha propiciado la inversión de la iniciativa privada tanto nacional como internacional en sectores considerados como estratégicos. La desincorporación del Estado ha propiciado también concesiones de las vías de comunicación como es la infraestructura carretera como consecuencia de la apertura comercial indiscriminada que impone nuevas formas de financiamiento para poder crecer y responder de manera positiva a los cambios del país.

La aplicación de la Teoría Neoliberal ha propiciado un debilitamiento del poder del Estado en cuanto a sus funciones, sin embargo el Modelo Neoliberal también se ha sostenido del poder del Estado para poder implantar nuevas políticas e impulsar la Globalización.

1.4 LA INSERCIÓN DE MÉXICO AL MODELO NEOLIBERAL

La entrada de México al Modelo Neoliberal se origina en el consenso de Washington en donde se sientan las bases para la implantación del Neoliberalismo; sin embargo hay factores anteriores que influyen en la implantación de dichas políticas como lo son las obligaciones en cuestión de deuda y la alta dependencia de México hacia Estados Unidos en caso de financiamiento.

A partir de 1982 se implanta una serie de políticas económicas como consecuencia de la firma de la “carta de intención o convenio de facilidad amplia” que cambiarán el rumbo de la economía lo que significa que el gobierno mexicano se encuentra comprometido a realizar los siguientes lineamientos:

1.-Mejorar las Finanzas Públicas del Estado Mediante

a) Reducir el Déficit Público en relación con el PIB de un 16.5% en 1982 a 8.5% en 1993 y un 5.5 en 1984

b) Revisar los precios deficitarios y servicios que presta el Estado

c) Combatir la evasión fiscal

d) Racionalización del Gasto Público

e) Reducir los Subsidios

2.-Alentar al ahorrador con tasa de interés atractivas y fomentar el mercado de valores.

3.-Flexibilización de la Política de precios

4.-Flexibilización del control cambios

5.-Apertura a las Mercancías del exterior y eliminación del proteccionismo a nuestra industria¹⁷

Sin embargo a partir de 1982 se comienzan a implantar una serie de políticas orientadas a la reordenación económica que promueven que el Estado resulta ser ineficiente como promotor del desarrollo pues inhibe la competitividad, la creación de tecnología, fomenta la burocracia.

¹⁷ Ortiz Wadgyr Arturo, “Política Económica de México 1982-2000”, Editorial Nuestro Tiempo, p.55

Es importante mencionar que en la búsqueda de soluciones a la crisis se pone en marcha el Programa Inmediato de Reordenación Económica (PIRE).

El PIRE plantea 10 puntos de líneas estratégicas de acción para afrontar la crisis de 1982: se propone a combatir la inflación, la inestabilidad cambiaria y la escasez de divisas, proteger el empleo y la planta productiva por lo que plantea la austeridad del gasto público y la reorientación de inversiones, acelerar el proceso de reforma tributaria y de los ingresos de las empresas públicas, moderación en las utilidades y los salarios, programas de protección al empleo y el abasto popular, apoyo a la planta productiva para conservar la ocupación, la restauración del sistema financiero, un nuevo esquema cambiario y política comercial, fomento al ahorro y reformas constitucionales para reformular el principio del Estado.¹⁸

Los planteamientos anteriormente mencionados toman gran relevancia pues son aplicados y se presentan como soluciones inmediatas para que México pueda tener en crecimiento y desarrollo sostenido. El sendero de la estabilización comienza en 1982 con Miguel de la Madrid Hurtado y se consolida con el presidente Carlos Salinas de Gortari.

Otro de los factores que influyen en la aplicación de dichas medidas son que se llega a la conclusión que los problemas de la Balanza de Pagos fueron provocados por la política de injerencia creciente del Estado en la vida económica y se acusa los déficits presupuestales y a la reglamentación estricta del tipo de cambio como causantes de los desajustes, consolidándose con el Plan Brady en el cual se señala era justamente esfuerzos internos por reducir la inflación y el déficit público.

La prioridad en los gobiernos de la Madrid y Salinas es reordenar las finanzas públicas y asegurar la disciplina fiscal por lo que el déficit fiscal determina los márgenes para estabilizar la economía y conducir el cambio estructural en forma ordenada, tan pronto como se logre una posición de equilibrio fiscal y un saneamiento de las finanzas publicas lo que no conducirá a la única estrategia

¹⁸ Idem p. 56

*consistente con la instrumentación de una política económica sostenida en el cambio estructural.*¹⁹

*México conoce una fuerte disminución de sus gastos públicos. En efecto estos pasaron de 41.4% del PIB en 1983 a solo 25.6% en 1994 por lo que el gobierno aplicó una política restrictiva y un programa de extrema austeridad que afectó los gastos de salud, educación, vivienda y el mantenimiento de las inversiones así como los subsidios.*²⁰

Posteriormente la aplicación de dichas políticas impactarían con gran trascendencia el rumbo que México debería de seguir dentro del Modelo Neoliberal y procede a la aplicación de dichas medidas.

*Es por ello que el Estado promueve la inversión de la iniciativa privada en sectores que anteriormente se consideraban como estratégicos. Hasta 1986 el Estado contaba con 1,155 empresas y organismos públicos, número que se ha reducido hasta menos de 200. La venta generó un monto acumulado de 23,700 millones de dólares en el periodo de 1988-1994, los cuales fueron colocados en un fondo especial de acción coyuntural y fueron generalmente afectados por el reembolso de deuda pública, de esta manera el desmantelamiento de las empresas públicas sirvió para rembolsar al capital financiero.*²¹

La aplicación de la Teoría Neoliberal ha propiciado la privatización de las empresas y la pérdida del Estado para regular la economía, ha permitido la inversión de la iniciativa privada en sectores considerados como estratégicos y prioritarios. Sin embargo esto no ha significado que la privatización de las empresas sea la solución de los problemas económicos que México ha ido presentando constantemente. Las empresas que fueron privatizadas en primer momento se consideraban como no viables, sin embargo el proceso de privatización ha sido más profundo y ha privatizado empresas que se consideraban como prioritarias en el desarrollo económico.

¹⁹ Guillén Romo Héctor, "La contrarrevolución Neoliberal en México", Ed. Era, p. 99

²⁰ Idem p. 101

²¹ Idem, p. 121

El Tratado de Libre Comercio (TLC) ha sido un factor importante que ha impulsado la implantación de nuevas estrategias como lo son las concesiones de la infraestructura carretera como un aspecto fundamental en la expansión de los mercados Internacionales ya que permite la penetración de los productos y crea la expansión del comercio. Es por ello que resulta de vital importancia la creación de una infraestructura adecuada que responda de manera positiva a las nuevas condiciones de competencia Internacional y fomente el desarrollo económico del país creando un mercado competitivo.

En este sentido, el sector carretero ha presentado cambios a partir de 1988, ha tenido que acelerar el nivel de desarrollo para contar con una infraestructura carretera eficiente en la cual pueda competir y acelerar el desarrollo económico de otros sectores.

CAPITULO II. LA IMPORTANCIA DE LA INFRAESTRUCTURA CARRETERA

Las autopistas y puentes han sido a lo largo de la historia un factor de desarrollo económico, político, social y cultural del país. En el actual contexto de integración económica con los países de América del norte, la cinta asfáltica jugará un papel fundamental en la aceleración del comercio tanto interno como externo. A su vez la inversión en la infraestructura carretera deberá colocar al país a la vanguardia en el fortalecimiento del mercado interno y la creación de fuentes de empleo.

Un país moderno requiere de una red carretera de clase mundial con una cobertura de calidad y seguridad acorde con la renovación que demandan los nuevos tiempos. En México, al igual que en otros países, la construcción de un sistemas de carreteras, puentes y túneles de cuota de altas especificaciones, ha aportado beneficios evidentes, al ofrecer a los usuarios ahorros de tiempo de recorrido, de consumo de combustible y de desgastes de vehículos, a los que suman más y mejores servicios que manifiestan comodidad, eficiencia y seguridad en sus traslados.²²

2.1 LA PARTICIPACIÓN DEL ESTADO EN LA CONSTRUCCIÓN, MANTENIMIENTO Y ADMINISTRACIÓN DE LA RED CARRETERA.

En México la construcción, mantenimiento y administración de la red carretera, ha estado a cargo del Estado a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y con el apoyo de diversos organismos públicos y privados ha desarrollado, en su momento, los esfuerzos necesarios para impulsar una red carretera que cumpla con las expectativas nacionales.

En el año de 1949 por acuerdo de un grupo privado y Nacional Financiera nace la empresa Constructora del Sur con el propósito de iniciar la construcción de los primeros caminos modernos de cuota, con apoyo del Gobierno Federal, los dos

²² Martínez Limón Enrique, "Secretaría de Comunicaciones y Transportes Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos", 1994-2000, Ed Grupo Bravo, p.10.

primeros proyectos fueron las autopistas México- Cuernavaca (62 Km.) y el camino directo Amacuzac –Iguala 51(Km.) ²³

Años después, el 29 de Junio de 1963, a través de un nuevo decreto se dio origen a Caminos y Puentes Federales de Ingreso y Servicios Conexos (CAPUFE), empresa pública encargada de la planeación y desarrollo de una cinta asfáltica moderna así como del diseño de una red carretera de cuota. Desde su creación, CAPUFE ha tenido y tiene como meta permanente aportar vastos recursos activos e ingresos al Sistema Integral de Transporte para desarrollar una visión de conjunto.

Entre 1952 y 1988 la red carretera alcanzó 986 Km., incluidos los puentes. A partir de 1989 el crecimiento se aceleró y en 6 años la red creció a 2,212 Km. debido principalmente a la ampliación de la red con inversión financiera privada y a la red contratada. Es decir para el periodo de 1989- 1994 el crecimiento anual de la red operada fue de 204 Km. ²⁴

A partir de la firma del Tratado de Libre Comercio (TLC), la cinta asfáltica se convierte en una prioridad debido a la importancia que le corresponderá el flujo de pasajeros y mercancías en su paso hacia el norte del continente.

Sin embargo la política económica instrumentada por el gobierno federal buscaba nuevos esquemas de financiamiento para la conservación, ampliación, mantenimiento y modernización de la red carretera, por lo que debido a la falta de recursos públicos resulta conveniente concesionar al sector privado tramos carreteros.

Debido a la necesidad de dar un cambio de 360 grados en la política económica y con ello en la administración del Estado, se establece un agresivo programa de Política Neoliberal, de fomento a la inversión privada en aquellos sectores, considerados como prioritarios y como exclusivos del Estado, en concreto el plan consistía en fomentar la participación de la iniciativa privada ante la escasez de

²³ Ibidem

²⁴ Ibidem

recursos públicos y la necesidad de modernizar la infraestructura en comunicaciones.

El Programa de Concesiones comienza en 1988 para impulsar el sector el cual resultaba ser una prioridad para el desarrollo económico; lo que permitiría cumplir con un infraestructura adecuada con la finalidad de acelerar el comercio a partir de la firma del Tratado de libre Comercio, lo que resultaba de vital importancia ya que esta representa el 98% en el transporte de mercancías y pasajeros

2.2 COMO SURGEN LAS CONCESIONES

El proceso de concesionamiento de las carreteras, surge ante la escasez de recursos del sector público para invertir en infraestructura requerida, debido a la drástica política fiscal y monetaria contraccionista implementada por el gobierno de la República con el objeto de abatir y controlar la inflación. Y ante la necesidad de modernizar y dar mantenimiento a la estructura en comunicaciones y transportes, se requiriere la participación activa del sector privado para paliar la caída de la inversión pública, de ahí se inicia una activa campaña para fomentar la inversión privada y dando un giro a la función que era exclusiva del Estado. La "nueva" propuesta consideraba que en manos de la iniciativa privada, el crecimiento en la infraestructura y de las distintas vías de comunicación respondería eficientemente a las necesidades de la modernización ampliación y reconstrucción de las vías de comunicación y permitiría insertar al país a la modernización y Globalización.

A finales de los años ochenta el Gobierno Federal realizó un análisis y cuantificó los requerimientos de vías de comunicación para el año 2,000, donde concluyó que era necesario incrementar la red de autopistas de altas especificaciones en 16,000 kilómetros, con el propósito de integrar las diversas regiones del país y satisfacer las necesidades existentes para mejorar la vinculación de México con otros países.²⁵

²⁵ Informe de Resultados sobre la revisión de la Cuenta de Hacienda Pública Federal y de la del departamento del distrito federal de 1993. ANEXO IX. p 963

A partir del año de 1989, el Plan Nacional de Desarrollo plantea *"Para el desarrollo y modernización de las comunicaciones y transportes se actualiza el marco normativo e institucional a fin de mantener y reforzar las atribuciones de autoridad del Estado; al mismo tiempo los servicios, se abren a la competencia para promover su mayor disponibilidad y funcionalidad, el mejor aprovechamiento de los recursos, la incorporación de las innovaciones tecnológicas y la concesión a los sectores privados y social de la prestación directa de los servicios públicos, que de acuerdo a la legislación no estén reservados en forma exclusiva al Estado.*

En la construcción, mantenimiento y modernización de la infraestructura de los transportes, se fortaleció la coordinación de los gobiernos estatales y municipales y propicios para la participación de los sectores privado y social, mediante esquemas de cooperación y de concesión en los términos en los que la Ley autoriza ²⁶

Para incentivar la participación del sector privado al desarrollo del proyecto carretero (construcción, explotación y conservación de autopistas), en el periodo de 1989 - 1994 se ejecutaría el Programa Nacional de Autopistas con una meta de construcción de 4,000 kilómetros de autopistas y puentes internacionales con un costo aproximado a 33 mil millones de pesos. ²⁷

El proceso de privatización o más diplomáticamente "desregulación" en el sector comunicaciones y transportes, se inicia con el concesionamiento, para construcción, explotación y administración de 52 carreteras a la iniciativa privada, con el propósito de que sea este sector el que inyecte de recursos frescos para la ampliación y modernización de la infraestructura carretera.

Implícitamente y aun, en el discurso oficial se consideraba que la privatización o "concesionamiento" del sector carretero, respondería positivamente a la modernización, ampliación y administración requerida por el sector carretero, lo cual se vería reflejado en un mejor servicio a los usuarios y como consecuencia un incremento en la cantidad de aforos por año y una mayor rentabilidad, de esa forma

²⁶ Plan Nacional de Desarrollo, "Informe de Ejecución 1989" Poder Ejecutivo Federal, Editado Secretaría de Programación y Presupuesto, México, DF., Marzo 30 de 1990, p.56

²⁷ Ibidem

se dinamizaría en el corto plazo logrando que responda de manera positiva a los retos de la apertura comercial y competitividad internacional.

2.3 CONTRATO DE CONVENIO DE ADQUISICIÓN DE CONCESION

Las concesiones se otorgan por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a través del titular el Lic. Andrés Caso Lombardo y con fundamento en el artículo 36 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; los artículos 8, 12 y 146 de la Ley de Vías Generales de Comunicación; y de los artículos 4 Y 5 del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes según consta el título de concesión de los 15 tramos correspondientes a los libros Blancos.

De acuerdo con el Programa de Trabajo de Comunicaciones y Transportes la Secretaría ha llevado a cabo la construcción de carreteras para satisfacer la 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 económico y cultural.

1. El Gobierno Federal ha elaborado un programa de autopistas de cuota el cual establece las 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.
2. La red de carreteras estará incluida en el programa arriba aludido y su construcción tiene importantes beneficios para la economía del país, puesto que comunica puntos, cuyo tránsito incrementará necesariamente un crecimiento económico.
3. A efecto de concesionar la construcción, explotación y conservación de las carreteras, el Gobierno Federal a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes convocará a una licitación pública resultado de la cual la CONCESIONARIA propondrá la mejor postura.

4. La CONCESIONARIA constituirá una garantía de acuerdo al tramo carretero concesionado y al monto de la inversión y cuyo mecanismo se fijará en el pliego de requisitos que estará vigente por todo el plazo de la concesión otorgada.
5. La CONCESIONARIA acredita de su existencia legal y personalidad de su representante mediante escritura pública.
La Secretaría no concesionaria carreteras paralelas entre los mismos puntos a durante el tiempo de vigencia del presente título.
- 7) La construcción, conservación y explotación de la carretera y de los servicios auxiliares o conexos, obras construcciones dependencias y accesorios, así como el derecho de vía que le corresponde son regidas por la Ley de Vías Generales de Comunicación, sus reglamentos, los instructivos circulares y demás provisiones técnicas y administrativas que dicte la Secretaría y muy particularmente por el presente título de concesión.
- 8) Si la proyección del tránsito garantizado por la Secretaría resulte inferior al garantizado al llevarse a cabo la operación de la carretera La CONCESIONARIA transcurridos dos años de la puesta en operación de la carretera tendrá derecho a presentar una prórroga de la concesión a juicio de la Secretaría proceda para obtener la total recuperación de la inversión efectuada así como el rendimiento correspondiente, por tal caso deberá de presentar los estudios necesarios Por el contrario si se recupera la proyección del tránsito garantizado LA CONCESIONARIA entregará al Gobierno Federal una parte integral del ingreso marginal que se obtenga por la explotación de la carretera.
- 9) La CONCESIONARIA ejecutará las obras correspondientes a la construcción de la carretera concesionada en un tiempo máximo de 13 meses, de acuerdo con lo que se establece en el programa de obras.

Por lo anterior y en base a los documentos elaborados como antecedentes en el otorgamiento de las concesiones se dan las siguientes cláusulas para el término de las concesiones estipuladas en cada uno de los 15 libros blancos.

2.3.1 CADUCIDAD, TERMINACIÓN, JURIDICCIÓN DE LA CONCESIÓN.

A partir del Artículo 29 se señalan las causas por las cuales serán canceladas las concesiones.

29) Además de las causas de caducidad previstas en el artículo 29 de la Ley General de Vías de Comunicación serán suficientes causas para que la Secretaría declare administrativamente la caducidad de la concesión cualquiera de las siguientes.

- a) El incumplimiento de las obligaciones que establece esta concesión.
- b) El incumplimiento reiterado de los plazos establecidos en esta concesión.
- c) La negligencia en la prestación del servicio o la inobservancia al Reglamento para la explotación, operación y conservación de la concesión.
- d) El cobro de las cuotas de peaje y su forma de ajuste por encima de las autoridades formalmente por la Secretaría
- e) El descuido de la conservación de la carretera.
- f) La inobservancia reiterada de lo ordenado por la Secretaría entro de las atribuciones legales.
- g) La modificación de los estatutos sociales de la CONCESIONARIA sin autorización previa y estricta de la Secretaría.

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

Alternativamente LA SECRETARÍA podrá aplicar las siguientes penas convencionales, en lugar de proceder a la declaración de la caducidad de la concesión.

- a) En caso de que la CONCESIONARIA por causa imputable a ella no terminara las obras en la fecha señalada, se le aplicará una pena convencional de 0.3 por

ciento sobre el importe total de la obra, además de que la Secretaría no reconocerá extensiones de plazo por la razón de ingresos que por tal motivo se dejen de percibir. Dicho 0.3 por ciento se calculará mensualmente y se deberá de cubrir en un término de treinta días hábiles contados a partir de la fecha en que la SECRETARÍA notifique la CONCESIONARIA.

Si la CONCESIONARIA no cumpliera con la pena convencional, se le aplicará de inmediato el mecanismo de caducidad a que se refiere a esta condición.

b) En el caso de que la CONCESIONARIA no realizara los trabajos a satisfacción de la Secretaría y que se detecte una obra mal ejecutada, LA CONCESIONARIA se obliga a reponerla en el plazo que fije la SECRETARÍA.

c) En el caso de que la CONCESIONARIA no observara los lineamientos que se establecen para calificar el estado físico del camino la Secretaría podrá imponer una sanción económica del 5 % sobre el incremento del ingreso bruto diario resultante de la explotación del tramo de la vía, desde la fecha en que lo notifique y hasta que la condición del camino se cumpla con las especificaciones correspondientes.

Si LA CONCESIONARIA no cumpliera con esta sanción, se le aplicará de inmediato el mecanismo de caducidad a que se refiere esta condición.

30) 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 los pagos legalmente declarada a la CONCESIONARIA en este caso la indemnización que corresponde se cubrirá con cargo a la recaudación de las cuotas que se generen por la explotación de la vía.

b) El mutuo acuerdo de la SECRETARÍA y la CONCESIONARIA

c) El abandono del servicio, cuando la CONCESIONARIA, sin previo aviso a la SECRETARÍA o sin mediar la causa justificada, deje de operar la carretera por más de 24 horas.

d) La renuncia hecha por escrito de la CONCESIONARIA.

En estos casos; LA SECRETARÍA , cuando así lo estime conveniente en vista del interés público, intervendrá en la explotación de la carretera, haciéndose cargo del servicio, o bien procederá a subastar la explotación de la vía conforme al procedimiento establecido por el artículo 33 de la Ley de Vías Generales de Comunicación sin que proceda la devolución la fianza de LA CONCESIONARIA constituyó previamente a la suscripción de este título .

En ambos casos los ingresos de la carretera concesionada continuaran respondiendo conforme los términos y condiciones del título de concesión por las obligaciones que la CONCESIONARIA hubiese contraído con motivo de la explotación de la vía que fueren anteriores del término de la concesión.²⁸

Las concesiones se otorgan con la finalidad de promover la ampliación, modernización y mantenimiento de la infraestructura carretera y se estipulan las condiciones en las cuales deben de cumplir las CONCESIONARIAS al invertir en dicho sector.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes estipula que la concesión será cancelada solo si la CONCESIONARIA incurre en incumplimiento o abandono del proyecto, quiebra o suspensión de pagos legalmente constituida por la Secretaría, la destrucción de la carretera en su mayor parte, abandono del servicio sin previo aviso a la Secretaría sin embargo las CONCESIONARIAS están obligadas a cumplir cada una de las cláusulas estipuladas en el contrato de concesiones pero las CONCESIONARIAS no se arriesgan pues en el caso de incumplir a declararse insolventes el Estado queda como único aval y rescatara los tramos carreteros que así lo requieran.

²⁸ Secretaría de Comunicaciones y Transportes, "libro Blanco Tramo carretero Guadalajara-Tepic", México, Diciembre de 1998, p.2.

2.4 CONCESIONARIAS PARTICIPANTES²⁹

En las concesiones otorgadas por parte de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, participaron tanto gobiernos estatales, gobierno federal y la iniciativa privada; los tramos que se concesionaron a los gobiernos estatales fue de la siguiente manera -como el de Coahuila (56 Km.), el de Sonora (735 Km.), el de Tamaulipas (79 Km), el de Querétaro (64 Km.), el de Durango (184 Km.), así como el de Tabasco (183 Km). - como empresas privadas -Grupo de Mexicano de Desarrollo (GMD), Alfa Omega, Protexa, Gupsa, Ingenieros Civiles y Asociados (ICA), Triturados Basálticos (TRIBASA).

CUADRO 2.1
AUTOPISTAS PUESTAS EN OPERACIÓN CON EL PROGRAMA NACIONAL DE
AUTOPISTAS
(Kilómetros) ^{1/}

FEDERALES DE CUOTA CONCESIONADAS							ESTATALES		
Año	Total	particulares	gobiernos de los Estados	BANOBRAS	CPFISC	FEDERALES LIBRES /2	Cuota	Libres	A cargo temporal SCT 3/
1989	292		190			66	36		
1990	479	37	244	64	71	63			
1991	1218	350	279	148	31	375		66	
1992	1452	970	63	25		114	247	2	
1993/p	992	720	33			107	88	44	
1994/e	1861	1185	304		5	72			295

1/ Las cifras asentadas corresponden a Kilómetros construidos puestos en operación.

2/ Para 1994 incluyen 5 Kilómetros de dos carriles

3/ El régimen de operación de los Kilómetros consignados se definirá al terminar la obra civil de las carreteras, la cual deberá de suceder antes de noviembre de 1994.

p/ Cifras preliminares

e/ Cifras estimadas

FUENTE: Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Las concesiones se realizaron en el período que va de 1989 a 1994 en donde se acelera el proceso en el cual se otorga la mayor parte de kilómetros a empresarios particulares.

²⁹ En este apartado y en los subsiguientes se hace referencia solamente a las carreteras concesionadas que fueron posteriormente rescatadas y en el mejor de los casos se alude sólo a 15 de éstas, ya que fueron las únicas que presentaron los libros blancos respectivos. Hasta la fecha de cierre del presente trabajo sólo se habían entregado los 15 tramos carreteros mencionados anteriormente.

Con lo que respecta a la infraestructura carretera partir del año de 1989 hasta 1994 se concesionan 52 tramos carreteros donde el proceso de las concesiones no se modificó y permitió que más empresarios invirtieran en la infraestructura carretera y quedara más de 1,185 kilómetros en manos de los concesionarios particulares 304 a gobiernos de los estados y 295 a CAPUFE haciendo un total de 1861 kilómetros como se muestra arriba.

El proceso de concesiones permitió en su momento ampliar la infraestructura carretera e incrementar la inversión destinada en dicho sector.

El otorgamiento de las concesiones como la ampliación de los plazos y los kilómetros queda a cargo de la Secretaria de comunicaciones y Transportes.

La forma en que se entregaron las concesiones no es muy clara, baste un ejemplo: ICA y GMD concursaron para una concesión, el primero con una propuesta de \$268,744,494 nuevos pesos con un plazo de 20 años, más no obstante quien ganó el concurso fue GMD con una presupuestación de \$480,650.299 nuevos pesos es decir (el doble, de lo proyectado por ICA) y un ahorro de 2 años, hasta ahora las razones de dicha decisión no han sido esclarecidas, aclarando que ambas constructoras presentaron cantidades similares de materiales kilómetros, personal y maquinaria³⁰.

De igual forma, según el pliego general de concursos se debía responder el cumplimiento de un cheque cruzado a favor de la Secretaría de Comunicaciones Transportes por tres millones de pesos por las empresas ganadoras de los concursos, sin embargo no se encontró constancia alguna de los mismos expedientes.

Por otro lado, en las convocatorias no se señaló el número de kilómetros de la concesión, cifra que tampoco se encontró en el Pliego general de concursos, en las actas de apertura o del fallo del título de la concesión, esto permitió que los

³⁰ Mayela Delgadillo Bárcena "Autopistas al infierno" Expansión, Vol. 29 # 728, 5 de Noviembre de 1997, p.143 Expansión, Noviembre 5 1997 p. 138.

concesionarios modificaran tanto los tramos como los plazos de concesión así como tampoco se encuentran documentos con las cifras de los totales de las obras.

Por otro lado, podemos decir que los costos proyectados al inicio tuvieron un incremento que va desde el 20% hasta alrededor del 60%.

Algunas de las irregularidades en las autopistas rescatadas, tuvieron que ver con los costos inflados de las carreteras que terminaron con un costo del más del doble del estimado originalmente, por ejemplo la carretera de Cuernavaca –Acapulco en la cual se había estimado un costo de 1,400,000.00 millones de pesos, pero que al termino de esta tubo un valor de 3,600,000.00 que fueron producto de equivocaciones desde el inicio de los proyectos así como los costos inflados.

Los tramos que presentan un mayor incremento según consta en 15 libros Blancos son Chamapa- Lechería con un incremento de 52.6% teniendo un costo original de 2,122 (millones de pesos) incrementándose al final en su costo real 3,238 (millones de pesos) debido que además de los 27 kilómetros de su desarrollo se construyeron otros 27 kilómetros y acceso y entronques .Se tuvo un importante incremento debido al sobre costo para liberar los derechos de vía del proyecto además con cargo a este se construyo el distribuidor de Constituyentes y Reforma a la entrada de la ciudad de México.³¹

En lo que se refiere al tramo Libramiento Poniente de Tampico no hubo incrementos ni en los kilómetros, tampoco se construyo en terrenos de terrecería pero; no se especifica el incremento de la obra de un costo original de \$206, 000,000.00 a \$283, 000,000.00 teniendo un incremento del 37.4%.

En el tramo de León Lagos de Moreno Aguascalientes el incremento en la obra fue del 35.7 pasando de un costo original de 1,783,000,000.00 a 2,419,000,000.00 en donde no se especificaron las causas del incremento de la obra sin embargo no se amplio el kilometraje y se terminó en 116 kilómetros como se había proyectado.

³¹ Secretaria de Comunicaciones y Transportes, Subsecretaria de Infraestructura, Programa de Rescate Carretero, "Libro Blanco Chamapa – Lechería" Diciembre 1998, p.11

En el tramo Guadalajara – Tepic hubo un incremento del 55.8% al finalizar la obra

Esto se debió básicamente a que se desarrolló en terrenos de lomería y montaña teniendo un costo original de 4,802,000,000.00 a 7,482,000,000.00³²

Los incrementos en los costos de las obras construidas no debieron rebasar más del 5 % del costo estimado; sin embargo en la mayoría de los casos los concesionarios rebasaron el costo original lo cual permitió que se cometieran irregularidades.

Asimismo, se debía constituir un fondo de reserva por parte de los concesionarios que permitiría la ejecución de los trabajos de conservación, en el plazo de dos meses contados a partir del tránsito de la vía y este no fue elaborado como se estipula en el Artículo 5 de dicha concesión.

2.5 COMO FUERON FINANCIADOS LOS PROYECTOS

Los montos de los participantes de los concesionarios solo fue el 30% de su capital y el 70% fue otorgado por instituciones bancarias de la siguiente manera según consta en 15 tramos carreteros correspondientes a los libros blancos respectivos, como puede observarse en los cuadros 2.2

Los montos aportados por los bancos en algunas ocasiones rebasaron el 70% del costo total, en forma global los bancos más participantes fueron los siguientes:

- El **Banco Banobras** aportó un total de \$6, 225, 680,080.00 para los tramos carreteros Cadereyta –Reynosa- Mazatlán- Culiacán y Chamapa – Lechería
- **Banamex** aportó un total de \$1,594,367,940.00 para los tramos carreteros Zapotlanejo - Lagos de Moreno y Gómez Palacio- Corralitos

³² Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Subsecretaría de Infraestructura Programa de Rescate Carretero, "Libro Blanco Guadalajara – Tepic", diciembre de 1998, p.172

- **BANPAIS** financió con \$ 162,040,000.00 en el tramo carretero de Gómez-Palacio.
- **SANTANDER** con \$3,075,943,400.00 participó en los tramos de Guadalajara – Zapotlanejo, Libramiento Poniente de Tampico y Torreón Saltillo.
- **NACIONAL FINANCIERA** con \$228,189,130.00 en los tramos Gómez-Palacio en los límites de los estados de Durango Chihuahua.
- Y el tramo León Lagos de Moreno Aguascalientes **BANCOMER** participó con \$ 504,409,830.00.
- En el tramo Champoton – Campeche **VITAL** con \$ 631,539,740.00.
- En el tramo Guadalajara – Tepic **SERFIN** con \$ 1,059,044,281.00.
- En el tramo de Monterrey – Nuevo Laredo **ATLANTICO** con \$ 97,113,209.00..
- **BANCA CREMI** participó con \$ 60,483,200.00 en el tramo de León Lagos de Moreno-Aguascalientes teniendo en cuenta que es la construcción de este tramo carretero también tuvo la participación del banco **INVERLAT** por \$606.373,580.00 y del banco **BANCRECER** por un monto de \$ 15,440,000.00.

Cuadro 2.2
FINANCIAMIENTO FIN DE LA CONSTRUCCIÓN SOLO OBRA
(millones de pesos)

TRAMO	COSTO ORIGINAL	COSTO REAL	(KM)	DEUDA	CUENTAS POR PAGAR	CAPITAL PRIVADO	CAPITAL FEDERAL	CAPITAL ESTATAL
1.-Cadereyta-Reynosa	2,455	2,167	175 km	60% 1,301	20% 433	20% 433	0%	0%
2.-Mazatlán-Culiacán.**	3,863	*3,957	292	23% 922	8% 330	28% 1,114	23% 893	18% 698
3.-Maravatío-Zapotlanejo	9,537	9,695	340	40% 3,878	30% 2,908	30% 2,909	0%	%
4.-Chamapa-Lechería	2,122	3,238	30	48% 1,568	29% 935	23% 735	0%	0%
5.- Zapotlanejo-Lagos de Moreno	1,953	2,057	152	48% 979	16% 331	25% 514	11% 233	0%
6.-Gómez Palacio - Corralitos	1,608	1,546	184	0%	51% 786	49% 759	0%	0%
7.-Guadalajara - Zapotlanejo	390	363	26	0%	75% 272	25% 91	0%	0%
8.-Libramiento Poniente de Tampico	206	283	14	75% 212	2% 5	23% 66	0%	0%
9.- Cárdenas-Agua Dulce /1	1,794	1794 N.A	N.A 1/	56% 1,012	0%	33% 592	11% 190	0%
10.- Campeche-Champón	452	488	56	38% 187	0%	24% 119	33% 160	5% 22
11.- Guadalajara-Tepic	4,802	7,482	194	4% 290	55% 4,136	41% 3,056	0%	0%
12.-Torreón-Satillo	1,681	1,600	233	60% 960	10% 160	30% 480	0%	0%
13.-Monterrey-Nuevo Laredo	1,593	1,590	172	60% 954	15% 238	25% 398	0%	0%
14.-Puente - Zacatal	399	464	4	0%	32% 147	20% 93	48% 224	0%
15.-León-Lagos de Moreno Aguascalientes**	*1,783	*2,419	**116	60% 1,447	5% 118	25% 605	7% 177	3% 73
TOTAL	\$34,578	\$39 144	1988	13 710	\$10, 799	11 964	1 877	793

Fuente:Elaboración propia en base a la información contenida en los 15 libros blancos

** Tramos carreteros con una anterior reestructuración en 1994.

N.A. no acentado

1/ tramo no concluido.

En el cuadro 2.2, se presenta los tramos carreteros que fueron rescatados y de los que se pudo obtener información, destacándose los costos como las deudas

reestructuradas. Cabe observar que las instituciones bancarias financiaron poco más del 70% del total de la inversión.

En algunos casos como lo fueron los tramos Mazatlán – Culiacán y Lagos de Moreno Aguascalientes se reestructuraron en 1994 incrementándose notablemente la aportación federal y subsanando la deuda acumulada por parte de los concesionarios en por ello que en 1997 la indemnización es menor de la correspondiente debido a la reestructura como se muestra en los cuadros 3.1.2 hasta 3.2.6.

Como podemos observar los montos arriba expuestos pertenecen al total que se financió existiendo una diferencia total de \$4,566 (millones de pesos) entre el costo original y el costo real solo en 15 tramos y se otorgaron 1,988 kilómetros; incluye información de lo que se aportó en deuda, en cuantas por pagar, lo que aportaron los concesionarios el total de kilómetros de los tramos carreteros y el monto de aportación tanto Federal como estatal cabe señalar que dentro de la información expuesta arriba solo corresponde a 15 tramos carreteros en los cuales se tiene información es por ello que no se puede precisar el monto total de las demás autopistas del monto el cual se participó.

La forma de financiamiento en la cual se concesionan los tramos carreteros los concesionarios no exponían su capital total en caso de tener una perdida , estos se financiaron a través de las instituciones bancarias las cuales aportaron mas d el 70% o más para la construcción lo cual estuvo estructurada como se muestra el cuadro arriba mencionado las instituciones bancarias aportaron un total de \$24,509,000,000.00 y por parte de los concesionarios hubo una aportación de \$11,934,000,000.00 del costo total de la obra (esto corresponde solo a 15 tramos carreteros); mediante el financiamiento los concesionarios pedían prestamos a las instituciones bancarias y estas otorgaban grandes cantidades de dinero es por ello que al presentarse la crisis de 1994 no solo se verán afectados los concesionarios si no también las instituciones bancarias que otorgaron el financiamiento para la construcción de dichos tamos carreteros.

Cabe señalar que los tramos carreteros también contaron con la participación del Gobierno tanto Federal como estatal.

No obstante que los concesionarios recibieron la autorización para reformular tanto el costo de la construcción por cada tramo como el total de los montos financiados, a partir de 1994, se empezaron a generar problemas con el mantenimiento de las algunas carreteras concesionadas. La argumentación iba desde la caída en el número de aforos hasta imposibilidad para solventar el monto de la deuda. Propiciando que en 1997 se declarara el rescate de los mismos.

CAPITULO III. RESCATE CARRETERO.

Al fracasar los proyectos, con la caída de los aforos y el incremento de las tasas de interés, los constructores se veían severamente afectados ya que no había los recursos suficientes para cumplir con sus compromisos financieros, y tampoco para invertir en el mantenimiento de la infraestructura carretera, misma que se encontraba ya en pésimas condiciones.

La caída real en los aforos se debió básicamente al momento de crisis que enfrentaba la economía mexicana es por ello que se presentó una disminución real que recayó directamente en las ganancias de los concesionarios.

El 27 de Agosto de 1999 se declara a través del Diario Oficial de la Federación que se considera de interés público la red carretera que se encontraba en manos de los concesionarios y que ante las circunstancias de crisis se encontraba sin mantenimiento y deteriorada y que por lo tanto, se requería establecer un programa de rescate de 23 de las 52 carreteras concesionadas, lo anterior con fundamento en uso de la facultad que me confiere la fracción I del artículo 89 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, con fundamento en los artículos 16 y 22 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal; 2 fracción I, 21 fracción V, 26, 29 fracción IX, y 63 fracción II, de la Ley General de Bienes nacionales, Y 31, 36 y 37 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal”

3.1 FUNDAMENTACIÓN LEGAL DEL RESCATE CARRETERO.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes, argumenta la declaratoria del rescate, a través de un marco legal en el que figuran la Ley de Caminos, Puentes y Auto transporte Federal, la Ley General de Bienes Nacionales

A partir de los Artículos 3, 22 de la Ley de Caminos, Puentes y Auto transporte Federal, se justifica el rescate carretero realizado por el Estado en virtud de la importancia de la red carretera.

ARTICULO 22 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal:

Es de utilidad pública la construcción, conservación y el camino de puentes federales. la Secretaría por si sola efectuará la compraventa o promoverá la expropiación de terrenos, construcciones y bancos de material necesario para tal fin. La compra-venta o expropiación se llevara conforme a la legislación aplicable.

En el caso de compra-venta, ésta podrá llevarse acabo a través de los interesados, por cuenta de la Secretaría.

Los terrenos y aguas nacionales así como los materiales existentes en ellos, podrán ser utilizados para la construcción conservación y mantenimiento de los caminos y puentes conforme a las disposiciones legales.

*Por considerarse que la red carreta es sumamente importante por lo qué es necesario la intervención gubernamental en el rescate carretero para dar un mejor servicio a los usuarios.*³³

LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL

CAPITULO III CONCESIONES Y PERMISOS

ARTICULO 16

Las concesiones terminan por:

- I. Vencimiento del plazo establecido en el titulo o de la prórroga que se hubiera otorgado;
- II. Renuncia del titular;
- III. Revocación;
- IV. Rescate;
- V. Desaparición del objeto o de la finalidad de la concesión;
- VI. Liquidación;
- VII. Quiebra, para lo cual se estará a lo dispuesto en la ley de la materia; y
- VIII. Las causas previstas en el titulo respectivo.

³³ Fuente Ley de Caminos y Puentes de Transporte Federal, Texto vigente (ultima reforma 04/01/1999) Publicada, Diario Oficial de la Federación, el 22 de diciembre de 1993, p. 3.

Para la terminación de los permisos son aplicables a las fracciones II, III, y VI a VIII. La terminación de la concesión o el permiso no exime a su titular de las responsabilidades contraídas durante su vigencia, con el gobierno federal y con terceros.

Por lo que respecta a la Ley General de Bienes Nacionales, en los Artículos 1, 2, 21, 26 se establecen los bienes del dominio público, así como la posibilidad de ser rescatados por una indemnización de por medio, misma que deberá fijarse por peritos en la declaratoria del rescate. Y en los Artículos 29 y 63 se establecen los bienes de uso común que en caso de adquisición, enajenación, permuta o expropiación serán valuados por la Comisión Nacional de Avalúos.

LEY GENERAL DE BIENES NACIONALES

Artículo 1

El patrimonio nacional se compone de:

I. Bienes de dominio público de la Federación, y

Artículo 2

Son bienes de dominio público:

I. Los de uso común;

Artículo 21

Las concesiones sobre inmuebles de dominio público se extinguen por cualquiera de las causas siguientes:

I. Vencimiento del término por el que se hayan otorgado;

II. Renuncia del concesionario;

III. Desaparición de su finalidad o del bien objeto de la concesión;

IV. Nulidad, revocación y caducidad;

V. Declaratoria de rescate;

Artículo 26

Las concesiones sobre bienes de dominio público podrán rescatarse por causa de utilidad o interés público, mediante indemnización, cuyo monto será fijado por peritos. La declaratoria de rescate hará que los bienes materia de la concesión vuelvan, de pleno derecho, desde la fecha de la declaratoria, a la posesión, control y administración del Gobierno Federal, y que ingresen al patrimonio de la Nación los bienes, equipo e instalaciones destinados directa o inmediatamente a los fines de la

concesión. Podrá autorizarse al concesionario a retirar y a disponer de los bienes, equipo e instalaciones de su propiedad afectos a la concesión, cuando los mismos no fueren útiles al Gobierno Federal y puedan ser aprovechados por el concesionario; pero, en este caso, su valor real actual no se incluirá en el monto de la indemnización. En la declaratoria de rescate se establecerán las bases generales que servirán para fijar el monto de la indemnización que haya de cubrirse al concesionario; pero en ningún caso podrá tomarse como base para fijarlo al valor intrínseco de los bienes concesionados. Si el afectado estuviese conforme con el monto de la indemnización, la cantidad que se señale por este concepto tendrá carácter definitivo. Si no estuviere conforme, el importe de la indemnización se determinará por la autoridad judicial, a petición del interesado quien deberá formularla dentro del plazo de quince días, contados a partir de la fecha en que se le notifique la resolución que determine el monto de la indemnización.

Artículo 29

Son bienes de uso común:

I. El espacio situado sobre el territorio nacional, con la extensión y modalidades que establezca el derecho internacional;

Artículo 63

En las distintas operaciones inmobiliarias en las que cualquiera de las dependencias de la Administración Pública Federal sea parte, corresponderá a la Comisión de Avalúos de Bienes Nacionales lo siguiente:

I. Valuar los inmuebles objeto de la operación de adquisición, enajenación o permuta o de cualquier otra autorizada por la ley, cuando se requiera;

II. Fijar el monto de la indemnización por la expropiación de inmuebles que realice la Administración Pública Federal, tratándose tanto de propiedades privadas como de inmuebles sujetos al régimen ejidal o comunal.

En base en este marco jurídico el 27 de Agosto de 1999 se realiza la declaratoria de rescate de 23 de las 52 carreteras que se habían concesionado (como lo muestra el cuadro 3.1) y se establece que la indemnización de llevará a cabo a través de la Comisión de Avalúos de Bienes Nacionales (CABIN) respetando las auditorias que

se llevarán por dicha Comisión y se entregará el monto de la indemnización en los plazos establecidos.

3.2 AUTOPISTAS RESCATADAS.

Por otro lado, se argumenta que la iniciativa privada no responde a las condiciones de mantenimiento y construcción de la infraestructura, destacándose la ineficiencia del sector privado en la administración del sector carretero.

Lo que se reflejó en el descontento de los usuarios que se quejaban de las condiciones de las autopistas, que carecían del mantenimiento suficiente para brindarles un buen servicio.

Cuadro 3.1

TOTAL DE AUTOPISTAS RESCATADAS.

1 Cuernavaca-Acapulco	Fecha de concesión 28 Jul-89 Concesionario: G.M.D TRIBASA-ICA Longitud : 263 Km.
2 Monterrey Nuevo Laredo	Fecha de concesión 28-jul-89 Concesionario: PROTEXA Longitud: 14km
3 Libramiento Pte de Tampico	Fecha de concesión 1-Dic-1989 Concesionario: ICA Longitud: 14 Km.
4 Zapotlanejo -Lagos de Moreno	Fecha de concesión 15-Abril-1990 Concesionario: alfa Omega Longitud : 152 Km.
5 Córdoba-Veracruz y la Tinaja Cosoleacaque	Fecha de concesión 27-agosto-1990 Concesionario: GMD Longitud: 336KM
6 León —Lagos de Moreno-Aguascalientes	Fecha de concesión 7 Nov-1990 Concesionario: ICA, GUPSA Longitud : 116 Km.
7 Mazatlán-Culiacán	Fecha de concesión 7-Nov-1990 Concesionario: ICA/TRIBASA Longitud: 205 Km.
8 Libramiento Nororiente de Querétaro	Fecha de concesión 17-dic-1990 Concesionario: Gobierno de Querétaro Longitud: 37 Km.
9 Cadereyta-Reynosa	Fecha de concesión 25 Enero-1991 Concesionario: El gobierno de Querétaro Longitud: 37 Km.
10 Champóton-Campeche	Fecha de concesión 30-Abril-1991 Concesionario: Consorcio de constructores Campechanos Longitud: 56 Km.
11 Chamapa-Lecheria	Fecha de concesión 30-Abril-1991 Concesionario : TRIBASA Longitud: 27 Km.
12 Lib. Oriente de Saltillo la Carbonera Pto. México	Fecha de concesión 26-Enero-1993 Concesionario : Gobierno de Coahuila Longitud: 56 Km.
13 Maravatio-Zapotlanejo	Fecha de concesión 9 de Octubre-1992 Concesionario : ICA/TRIBASA/GMD Longitud: 310
14 Estación Don Nogales y Libramiento	Fecha de concesión: 21-Oct-1993 Concesionario : Gobierno de Sonora Longitud: 481 Km.
15 Guadalajara-Tepic	Fecha de concesión 22-Dic-1992 Concesionario : ICA Longitud: 194 Km.
16 Guadalajara-Zapotlanejo	Fecha de concesión 27-Enero-1993 Concesionario : ICA Longitud: 26 Km.
17 Puente internacional Reynosa-Pharr	Fecha de concesión: 19-Oct-1993 Concesionario Gobierno de Tamaulipas Longitud: 8 Km.
18 Gómez Palacio Corralitos	Fecha de concesión 27-October-1993 Concesionario el Gobierno de Durango Longitud: 184 Km.
19 Torreón-Saltillo	Fecha de concesión 27-Enero-1994 Concesionario : ICA/TRIBASA Longitud: 233 Km.
20 Puente el Zacatal	Fecha de concesión 4 Agosto-1994 Concesionario : Gobierno de Tabasco Longitud: 83 Km.
21 Cárdenas entronque con Agua Dulce	Fecha de concesión 16-Nov-1993 Concesionario : Gobierno de Tabasco Longitud: 83 Km.
22 Reynosa Matamoros	Fecha de concesión 8-Dic-1999 Concesionario : Gobierno de Tamaulipas Longitud: 71 Km.
23 Sta Ana-Cobarca-	Fecha de concesión 15-dic-1999 Concesionario : Gobierno de Sonora Longitud : 14 Km.

Fuente: *Cóin ara Mexicana de la Industria de la Construcción 30-11-1999.*

En este cuadro se puede observar cuales fueron las 23 carreteras rescatadas.

De las 52 carreteras concesionadas 23 son rescatadas, en tanto que de las restantes 29 siguieron concesionadas ya no presentaron problemas de rentabilidad y que por lo tanto no requirieron del programa de rescate. En otras palabras el rescate se hizo únicamente para aquellas carreteras que presentaban pérdidas y problemas de mantenimiento.

Las causas expuestas por el sector oficial para establecer el programa de rescate fueron: 1) dar mantenimiento a las carreteras concesionadas y 2) reducir el peaje en las autopistas rescatadas para inducir un mayor uso, sobre todo en los camiones de carga.

El programa de rescate, se da como producto del mal cálculo del aforo vehicular y del incremento en los costos por el alza en la tasa de intereses por efecto de la crisis, que hicieron imposible solventar el incremento en el servicio de la deuda. En ese entonces, el Secretario de Hacienda y Crédito público aseguró que el costo fiscal de los proyectos se ubicaba cercano a los \$19,000 millones de pesos, siendo Banobras, Secodam y la S.C.T los encargados de pagar dicha indemnización,, así como de vigilar el cabal cumplimiento de los acuerdos derivados de la nacionalización de las carreteras. Para los empresarios carreteros, esto significaba "perder" *3,431 kilómetros de carreteras de poco más de 4,000 que ya tenían*. Por su parte, de los \$265.3 millones de pesos obtenidos anualmente por las propias autopistas, la mayor parte se reutilizaba en la manutención de las mismas.

Fue así, como en cumplimiento a lo pactado con las empresas lo que llevó al Estado decretar el rescate de las autopistas concesionadas asumiendo los compromisos de las constructoras con la banca, y de paso indemnizándolas, so pretexto de recesión anticipada de las concesiones, dicho rescate fue con cargo al presupuesto público como uno más de los programas asumidos por FOBAPROA ahora IPAB, costo que ascendía en un principio a los \$19,421,000.00 pero que conforme a la inflación se iría incrementando; de tal forma que para el 20 de Septiembre de 1999 el Secretario de la Secretaría de Comunicaciones en comparecencia de la Glosa del Quinto Informe de

Gobierno mencionó que la deuda por dicho concepto ascendía ya a los 87 mil millones de pesos.

3.3 COMÓ SE ASUMEN LOS PASIVOS

El Estado, asumiría una deuda estimada en 37 mil 300 millones de pesos para el año de 1997 considerando los créditos bancarios de los proyectos rescatados ⁵

A cambio se darían, por terminadas las concesiones asumiendo CAPUFE el control de las autopistas y la titularidad en el cobro de los ingresos de dichas autopistas, estimados en 40 mil 800 millones de pesos para un periodo de 15 años.

Con el programa de rescate se asegura la operación y mantenimiento de las 23 carreteras rescatadas de las 52 concesionadas cuyo funcionamiento seguirá hasta al 31 de Agosto de 1998. El titular seguirá siendo BANOBRAS y los beneficios obtenidos se destinarán al Fideicomiso de Apoyo al Rescate de las Autopistas Concesionadas (FARAC).

El rescate fue precedido por la Secretaría de Hacienda y Crédito público y la Secretaria de Comunicaciones y transportes a través de Banobras encargada de la administración financiera.

El (FARAC) Fideicomiso de Apoyo para el Rescate de Autopistas Concesionadas se constituye el 29 de Agosto de 1997 , para emprender la instrumentación del rescate de autopistas de cuota concesionadas dentro de los fines, está el de celebrar convenios de reconocimiento de adeudo y cesión de deudas con las empresas concesionadas y con los fiduciarios del fideicomiso que hayan obtenido créditos para la construcción de los caminos y puentes cuyas concesiones fueron rescatadas para que cedan su deuda al Cesionario en los términos y condiciones que apruebe el comité técnico

A efecto de indemnizar a los titulares de las concesiones rescatadas el FARAC emitió pagares de indemnización carretera (PIC'S), avalados por el gobierno federal, con un

⁵Mayela Delgadillo Bárcena "Autopistas al infierno" Expansión, Vol. 29 # 728, 5 de Noviembre de 1997,p.143

vencimiento que iba de los 5, 10 hasta los 15 años esperando que los recursos obtenidos mediante el cobro de las casetas cubriera los intereses y las amortizaciones generadas durante este período de la siguiente manera:

*Denominados en udi's.

*A plazo de 5, 10, 15 años

*Amortizaciones a su vencimiento; y con

*Pagos semestrales de interés

*La tasa de interés será d el 5.5 anual para distintos plazos.

*Los pagares a plazo de 5 y 10 años no podrán ser amortizados de manera anticipada

*El pagare de 15 años podrá ser amortizado anticipadamente al transcurrir 10 años y

*Estos pagares estarán inscritos en el registro de valores e intermediarios, listados en la Bolsa Mexicana de Valores y podrán ser materia de operaciones de **reporto**.³⁴

En la declaratoria del rescate, el gobierno optó por realizar una reestructuración de los pasivos, ya que no contaba con los recursos necesarios, a través del pago de la deuda por medio de *PIC's en el mercado bursátil, y cuya estructura era la siguiente:*

Los pagares se cubrirán con participación del herario público en su totalidad al momento de su vencimiento. Lo que respecta a los intereses generados por los

³⁴ Secretaría de Comunicaciones y Transportes, SubSecretaría de Infraestructura Programa de Rescate Carretero "Libro Blanco León Lagos de Aguascalientes", Diciembre de 1998., p. 3

*pagarés, se establecieron en 5.625 puntos anuales sobre el rendimiento de los Udis mismos que serán cubiertos con los ingresos de las carreteras rescatadas.*³⁵

El rescate se puede llegar a considerar como "bueno" si solo consideramos la urgencia financiera del momento, aunque lo que realmente se hizo fue *hipotecar los ingresos de las autopistas rescatadas por los próximos 15 años, mismos que no podrán ser utilizados por la SCT, a través de CAPUFE, y lo más preocupante es que se tienen que cubrir los 14,300 millones de Udis con recursos del erario al momento de su saldo irremediablemente.*

Ante esta realidad, cabe señalar que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes dio prioridad al pago de los intereses mediante los ingresos generados por las cuotas de peaje de las 23 carreteras rescatadas, administradas por FARAC, más no promovió un instrumento financiero similar que hiciera frente al pago del principal en sus diferentes plazos (2002, 2007, y 2012); mismos que se cubrirán en su totalidad con los impuestos de todos los mexicanos.

Por su parte, podemos mencionar que la manera en que se otorgaron las concesiones muestra serias irregularidades, haciéndose patente la forma tan obscura y arbitraria en que se realizaron los concursos de adjudicación, tampoco hubo control sobre la calidad y cantidad del material de construcción utilizado. Lo cual era muy peligroso considerando, la estructura de financiamiento de los proyectos, en los cuales los empresarios aportarían el 30% y el resto el 70% sería otorgado vía créditos por la banca comercial, aunado a ello eliminaban su riesgo de inversión a través de una declaratoria de rescate en caso de que los proyectos no presentaran las utilidades esperadas. De esa forma, el riesgo de inversión de las constructoras era cero y ganaban tanto por la construcción, es decir utilización de su maquinaria y equipo, que los ponían a los precios que ellos consideraban conveniente, como por el rescate e

³⁵ Ibidem

indemnización que se hizo a cargo del presupuesto. Las constructoras en tal caso no tenían ningún incentivo para optimizar sus recursos.

Ahora bien debemos mencionar al respecto que, dada la estructura de vencimiento de la deuda de 5,10 y 15 años su impacto no será en un solo sexenio, si no durante el año 2002,2007,2012 .

Por su parte el mal calculo en los proyectos, de los aforos ante las posibilidades de una crisis, llevó a una caída real de las ganancias y a la imposibilidad de hacer frente al servicio de la deuda y amortización del principal, haciéndose necesario que el Estado recurra en su auxilio para subsanar sus deudas contraídas con las instituciones Bancarias.

El proceso en el cual se otorgaron las concesiones hasta llegar al rescate carretero no es del todo claro, es importante analizar cada una de los casos de los cuales se cuenta con la información para dar un diagnóstico, sin embargo teniendo solo 15 de 23 casos de las carreteras quedarían por resolverse 8 casos en los cuales las carreteras concesionadas también fueron rescatadas bajo condiciones similares de las autopistas siguientes.

3.3.1 DIAGNÓSTICO DE 15 AUTOPISTAS

Las auditorias realizadas a los tramos carreteros que se encontraban en crisis y que entraron en el paquete autorizado en la declaratoria del rescate, estuvieron a cargo del despacho de la Comisión de Avaluos de Bienes Nacionales como lo estipula el articulo

63 de la Administración Pública Federal, el cual auditó a cada una de las 23 autopistas concesionadas y rescatadas con la finalidad de tener mayor información sobre la forma como se financiaron los proyectos, así como cuáles fueron los montos en los cuales participaban tanto los concesionarios como el Gobierno y la Bancos, cuáles fueron los Bancos participantes y que montos aportaron en cada uno de los proyectos, el monto total de la deuda, cuál fue el costo inicial comparado con el costo final y cuales fueron las causas principales en las cuales resultaron ser inviables los proyectos.

A pesar de que se auditaron a las 23 carreteras sólo fueron entregados por parte de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes al H. Congreso de la Unión las relacionadas a 15 tramos carreteros, al menos es lo que se supone ya que hasta la fecha de cerrar esta investigación no se disponía de la información de los 8 restantes libros blancos, a pesar de que se solicitaron frecuentemente tanto a la Cámara de Diputados. La información de la que se dispone es la relacionada con los siguientes tramos:

- 1.- Cadereyta- Reynosa.
- 2.- Mazatlán – Culiacán.
- 3.-. Marávatio- Zapotlanejo.
4. - Chamapa- Lechería.
- 5.- Zapotlanejo – Lagos de Moreno.
- 6.- Gómez Palacio- Corralitos.
- 7.- Guadalajara-Zapotlanejo.
- 8.- Libramiento Poniente de Tampico.
- 9.- Cárdenas – Agua dulce.
- 10.- Champóton- Campeche.
- 11.- Guadalajara- Tepic.
- 12.-. Torreón- Saltillo.
- 13.- Monterrey- Nuevo Laredo.
- 14.- Puente- Zacatal.
- 15.- León-Lagos de Moreno Aguascalientes

En el cuadro siguiente se muestra información de estos tramos carreteros, el que fue elaborado con base en los cuadros 3.2 al 3.16 que muestran el resumen de las auditorías practicadas por la Comisión de Avalúos de Bienes Nacionales (CABIN) que se incluyen en los respectivos libros blancos .

En este cuadro se puede observar la fecha en que se concesionaron cada uno de estos tramos carreteros, así como la empresa o gobierno estatal responsable de dicha concesión también están estipulados los plazos de concesión. Como puede comprobarse, las concesiones fueron otorgadas en un lapso que va de 1989 a 1994 y que entraron en operación a partir de 1991-1994.

Con respecto a la estimación original de los costos en millones de pesos y la total alcanzada al final de la obra, sólo en tres casos se presentaron decrementos: Cadereyta-Reynosa -11.7%, Gómez Palacios – Corralitos - Límite estados de Durango y Chihuahua -3.9 Guadalajara – Zapotlanejo -6.9 y Torreón-Saltillo 4.8%. El resto de los tramos presentaron incrementos, en la mayoría de los casos menores al 10%, sin embargo en tres casos particulares los costos fueron superiores en más del 40%, como son: Chamapa-Lechería 52.6%, Libramiento poniente de Tampico 37.4% y Guadalajara-Tepic 58.8%, cabe señalar que en el primer caso, la concesión estuvo a cargo de TRIBASA y los dos posteriores a ICA.

Respecto a la indemnización a pagar, misma que fue realizada por la Comisión de Avalúos de los Bienes Nacionales, quien es la encargada de practicar cada una de las auditorías.

Con base en el incremento de los costos respecto a los originalmente presentados, el promedio del costo por kilómetro construido fue de 9.3 millones. Destacando que los mayores costos llegaron a 29.9 millones pesos por kilómetro en el tramo de Chamapa-Lechería.

Cuadro 3.2

CADEREYTA –REYNOSA

CONCESIONARIA: IMPULSORA DE AUTOPISTAS

Plazo de concesión: 12 años Otorgamiento de la concesión 25-11-1991

(Millones de Pesos Agosto de 1997)

TITULO DE CONCESIÓN SOLO OBRA

Financiamiento	Monto	Porcentaje
Deuda	1,464	80%
Cuentas por pagar	-----	0%
Capital privado	491	20
Capital federal	---	0%
Capital Estatal	--	0%
TOTAL	2,455	100%

COMENTARIO:

El costo por kilómetro de esta autopista resultó bajo ya que se realizó en terreno plano y de que prácticamente no se requirieron obras de drenaje ni estructuras.

Sin embargo la estructura financiera no se concretó y como consecuencia los constructores socios de la concesionaria portaron recursos adicionales que consiguieron a través de créditos que otros Bancos que otorgaron directamente a ellos y no al proyecto

FIN DE LA CONSTRUCCION SOLO OBRA

Financiamiento	Monto	Porcentaje
Deuda	1,301	60%
Cuentas por pagar	433	20%
Capital privado	433	20%
Capital federal	--	---
Capital Estatal	---	---
TOTAL	2,167	100%

**ESTIMADO A AGOSTO 1997
(MILLONES DE PESOS)**

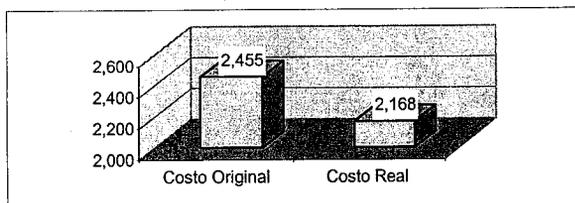
Financiamiento	Monto	Porcentaje
Deuda	2,504	70%
Cuentas por pagar	662	18%
Capital privado	433	12%
Capital federal	1,058	32%
Capital Estatal	--	---
TOTAL	3,599	100%

BANCO: BANOBRAS

(pesos)

INDEMNIZACIÓN: \$ 3, 249, 655,690.00

Gráfica 3.1 COSTO DE LA CONTRUCCION (MILLONES DE PESOS 1997)



El incremento sobre la estimación original fue de -11.7%³⁶

³⁶ Secretaría de Comunicaciones y Transportes SubSecretaría de Infraestructura Programa de Rescate Carretero "Libro Blanco CADEREYTA- REYNOSA" Diciembre 1998, p. 1,2

Cuadro3.3**MAZATLAN - CULIACAN**

CONCESIONARIA: AUTOPISTAS SINALOENSES

Plazo de concesión: 30 años Otorgamiento de la concesión 12-11-1990

(Millones de Pesos Agosto de 1997)**TITULO DE CONCESION SOLO OBRA**

Financiamiento	Monto	Porcentaje
Deuda	2,897	75%
Cuentas por pagar	-----	0%
Capital privado	966	25%
Capital federal	----	0%
Capital Estatal	--	0%
TOTAL	3,863	100%

FIN DE LA CONSTRUCCION SOLO OBRA

Financiamiento	Monto	Porcentaje
Deuda	922	23%
Cuentas por pagar	330	8%
Capital privado	1,114	28%
Capital federal	893	23%
Capital Estatal	698	18%
TOTAL	3,957	100%

ESTRUCTURA FINANCIERA EN 1994

Financiamiento	Monto	Porcentaje
Deuda	1,291	27%
Cuentas por pagar	811	17%
Capital Privado	1,114	23%
Capital Federal	893	19%
Capital Estatal	698	15%
TOTAL	4,808	100%

REESTRUCTURA DE 1994

Financiamiento	Monto	Porcentaje
Deuda	705	15%
Cuentas por pagar	254	5%
Capital Privado	1,514	31%
Capital Federal	1,637	34%
Capital Estatal	698	15%
TOTAL	4,808	100%

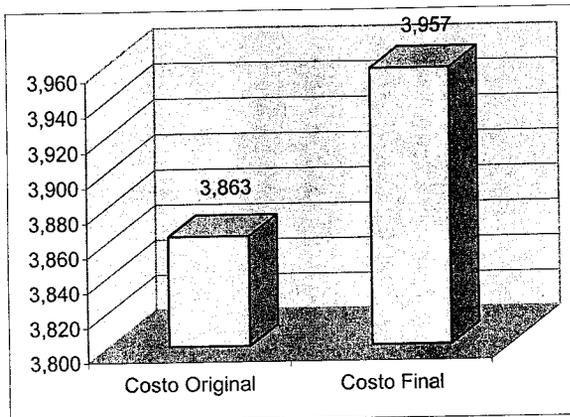
ESTIMADO A AGOSTO 1997**(MILLONES DE PESOS)**

Financiamiento	Monto	Porcentaje
Deuda	897	18%
Cuentas por pagar	293	6%
Capital privado	1,514	30%
Capital federal	1,637	32%

Capital Estatal	698	14
TOTAL	5,040	100%

BANCO ACREEDOR: BANCOMER

Gráfica 3.2 COSTO DE LA CONSTRUCCION (PESOS 1997)



El incremento sobre la estimación d el costo original fue de 2.4% (Pesos)

Monto de Indemnización: \$1, 168, 001,670.00

A pesar de que el costo de la construcción y de la estructura financiera de este proyecto fueron previstos el proyecto debió de ser reestructurado en 1994 para reducir el monto que pudiera ser servido con los flujos del proyecto. Esto se logro mediante la aportación de capital adicional por parte del concesionario y del gobierno Federal ³⁷

³⁷ Secretaría de Comunicaciones y Transportes, SubSecretaría de Infraestructura Programa de Rescate Carretero Libro Blanco "MAZATLAN - CULIACAN" Diciembre de 1998, p. 113,114

Cuadro 3.4

MARAVATIO-ZAPOTLANEJO

CONCESIONARIA: AUTOPISTAS DE OCCIDENTE

Plazo de concesión: 18.25 AÑOS Otorgamiento de la concesión 09-10-1992

(Millones de Pesos Agosto de 1997)

TITULO DE CONCESIÓN SOLO OBRA

COMENTARIO

Financiamiento	Monto	Porcentaje	
Deuda	6,676	70%	A pesar que el costo fue estimado correctamente la estructura financiera el titulo no se logro concretar pues solo se pudieron colocar el 40 % del costo de la obra .En consecuencia el faltante fue aportado por el concesionario por medio de créditos Contratados
Cuentas por pagar	-----	0%	
Capital privado	2,861	30%	
Capital federal	----	0%	
Capital Estatal	--	0%	
TOTAL	9,537	100%	

FIN DE LA CONSTRUCCION SOLO OBRA

Financiamiento	Monto	Porcentaje
Deuda	3,878	40%
Cuentas por pagar	2,908	30%
Capital privado	2,909	30%
Capital federal	-----	----
Capital Estatal	---	-----
TOTAL	9,695	100%

ESTIMADO A AGOSTO 1997

(MILLONES DE PESOS)

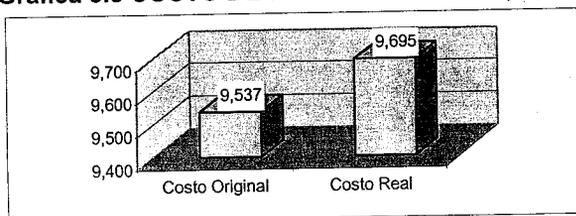
Financiamiento	Monto	Porcentaje
Deuda	4,616	42%
Cuentas por pagar	3,361	30%
Capital privado	2,909	26%
Capital federal	200	2%
Capital Estatal	---	-----
TOTAL	11,086	100%

BANCO ACREEDOR: NA

(pesos)

MONTO DE INDEMNIZACIÓN: \$3, 571, 000,000.00

Gráfica 3.3 COSTO DE LA CONTRUCCION (PESOS 1997)



El incremento sobre la estimacion original fue de **1.7%**³⁸

³⁸ Secretaría de Comunicaciones y Transportes Subsecretaría de Infraestructura Programa de Rescate Carretero Libro Blanco "MARAVATIO- ZAPOTLANEJO", diciembre 1998, p. 107,108

Cuadro3.5
CHAMAPA – LECHERIA

CONCESIONARIA: PROMOTORA Y ADMINISTRADORA DE CARRETERAS
Plazo de concesión: 18.33 AÑOS Otorgamiento de la concesión 30-04-1991

(Millones de Pesos Agosto de 1997)

TITULO DE CONCESIÓN SOLO OBRA

Financiamiento	Monto	Porcentaje
Deuda	1,592	75%
Cuentas por pagar	-----	0%
Capital privado	531	25%
Capital federal	---	0%
Capital Estatal	--	0%
TOTAL	2,122	100%

El incremento del costo fue debido a la construcción de 27 kilómetros adicionales

FIN DE LA CONSTRUCCION SOLO OBRA

Financiamiento	Monto	Porcentaje
Deuda	1,568	48%
Cuentas por pagar	935	29%
Capital privado	735	23%
Capital federal	---	---
Capital Estatal	---	---
TOTAL	3,238	100%

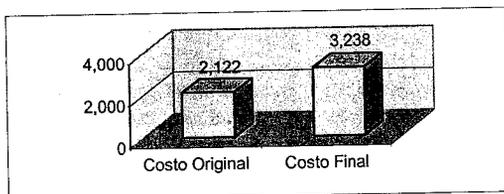
ESTIMADO A AGOSTO 1997

(MILLONES DE PESOS)

Financiamiento	Monto	Porcentaje
Deuda	2,857	62%
Cuentas por pagar	1,046	23%
Capital privado	735	16%
Capital federal	-----	-----
Capital Estatal	-----	-----
TOTAL	4,638	100%

BANCO ACREEDOR: BANOBRAS
INDEMNIZACIÓN: \$3, 984, 963,780.00

Gráfica 3.4 COSTO DE LA CONSTRUCCION (MILLONES DE PESOS 1997)



El incremento sobre la estimación solo fue de **52.6%**³⁹

³⁹ Secretaría de Comunicaciones y Transportes SubSecretaría de Infraestructura Programa de Rescate Carretero Libro Blanco "CHAMAPA- LECHERIA" ,Diciembre 1998, p. 11,12,13

Cuadro 3.6

ZAPOTLANEJO –LAGOS DE MORENO

CONCESIONARIA: CONCESIONARIA DE CAMINOS ALFA OMEGA

Plazo de concesión: 13.5 AÑOS Otorgamiento de la concesión 18-04-1990

(Millones de Pesos Agosto de 1997)

TITULO DE CONCESIÓN SOLO OBRA

Financiamiento	Monto	Porcentaje
Deuda	977	50%
Cuentas por pagar	-----	0%
Capital privado	488	25%
Capital federal	---	0%
Capital Estatal	488	25%
TOTAL	1,953	100%

FIN DE LA CONSTRUCCION SOLO OBRA

Financiamiento	Monto	Porcentaje
Deuda	979	48%
Cuentas por pagar	331	16%
Capital privado	514	25%
Capital federal	233	11%
Capital Estatal	---	---
TOTAL	2,057	100%

ESTIMADO A AGOSTO 1997

(MILLONES DE PESOS)

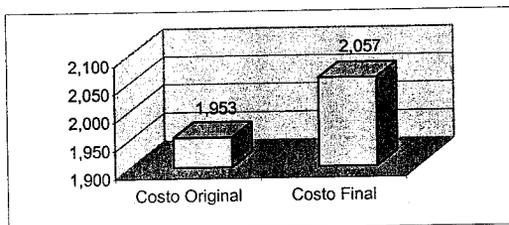
Financiamiento	Monto	Porcentaje
Deuda	1,392	55%
Cuentas por pagar	396	16%
Capital privado	514	20%
Capital federal	233	9%
Capital Estatal	---	---
TOTAL	2,535	100%

BANCO ACREEDOR: BANAMEX

(pesos)

Monto de indemnización: \$2, 120, 101,640.00

Gráfica 3.5 COSTO DE LA CONSTRUCCION (MILLONES DE PESOS 1997)



El costo original sobre la estimación original fue de 5.3%⁴⁰

⁴⁰ Secretaría de Comunicaciones y Transportes SubSecretaría de Infraestructura Programa de Rescate Carretero Libro Blanco "ZAPOTLANEJO- LAGOS DE MORENO", Diciembre de 1998, p. 151,152

Cuadro 3.7

GOMEZ PALACIO- CORRALITOS.

CONCESIONARIA: Gobierno del Estado de Durango

Plazo de concesión: 25 años

Otorgamiento de la concesión 27-10-1993

(Millones de Pesos Agosto de 1997)

TITULO DE CONCESIÓN SOLO OBRA

Financiamiento	Monto	Porcentaje
Deuda	1,045	65%
Cuentas por pagar	-----	0%
Capital privado	563	35%
Capital federal	---	---
Capital Estatal	--	0%
TOTAL	1,608	100%

COMENTARIO

A pesar de que le costo de construcción fue inferior no se pudo concretar tuvo que financiar casi todo el proyecto mediante créditos obtenidos por los socios constructores.

FIN DE LA CONSTRUCCION SOLO OBRA

Financiamiento	Monto	Porcentaje
Deuda	----	0%
Cuentas por pagar	786	51%
Capital privado	759	49%
Capital federal	-----	---
Capital Estatal	---	---
TOTAL	1,608	100%

ESTIMADO A AGOSTO 1997

(MILLONES DE PESOS)

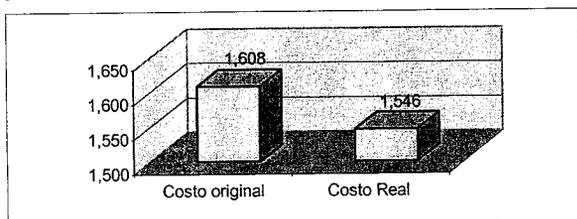
Financiamiento	Monto	Porcentaje
Deuda	416	21%
Cuentas por pagar	911	46%
Capital privado	637	32%
Capital federal	-----	---
Capital Estatal	---	---
TOTAL	1,964	100%

BANDO ACREEDOR: BANCO MEXICANO

(pesos)

INDEMNIZACIÓN: \$1, 378, 364,090.00

Gráfica 3.6 COSTO DE LA CONTRUCCION (MILLONES DE PESOS 1997)



El incremento de la estimación fue de -3.9%⁴¹

⁴¹ Secretaría de Comunicaciones y Transportes SubSecretaría de Infraestructura Programa de Rescate Carretero Libro Blanco "GOMEZ PALACIOS- CORRALITOS" ,Diciembre de 1998, p. 1,2

Cuadro 3.8

GAUDALAJARA-ZAPOTLANEJO

CONCESIONARIA: AUTOPISTAS MEXICANAS CONSESIONADAS

Plazo de concesión: 20 AÑOS

Otorgamiento de la concesión 27-01-1993

(Millones de Pesos Agosto de 1997)

TITULO DE CONCESIÓN SOLO OBRA

Financiamiento	Monto	Porcentaje
Deuda	293	75%
Cuentas por pagar	-----	0%
Capital privado	98	25%
Capital federal	---	----
Capital Estatal	--	0%
TOTAL	390	100%

COMENTARIO.

Se construyo un cuerpo adicional de dos carriles en zona suburbana Rehabilitación del tramo existente

Después de la terminación de la obra el concesionario obtuvo un crédito con cargo al proyecto para aportar Recursos obtenidos a la carretera Guadalajara-Tepic

FIN DE LA CONSTRUCCION SOLO OBRA

Financiamiento	Monto	Porcentaje
Deuda	----	0%
Cuentas por pagar	272	75%
Capital privado	91	25%
Capital federal	-----	----
Capital Estatal	---	----
TOTAL	363	100%

ESTIMADO A AGOSTO 1997

(MILLONES DE PESOS)

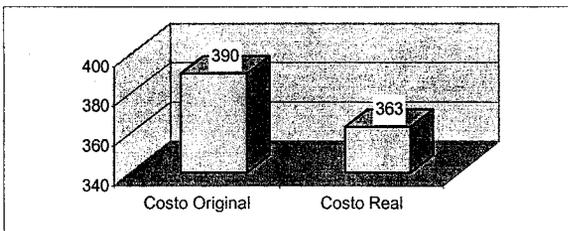
Financiamiento	Monto	Porcentaje
Deuda	1,114	73%
Cuentas por pagar	315	21%
Capital privado	91	6%
Capital federal	-----	----
Capital Estatal	---	----
TOTAL	1,520	100%

BANCO ACREEDOR: BITAL

(pesos)

MONTO DE INDEMNIZACIÓN: \$2, 033, 999,500.00

Gráfica 3.7COSTO DE CONSTRUCCION (MILLONES DE PESOS 1997)



El incremento sobre la estimación original fue de -6.9%⁴²

⁴² Secretaría de Comunicaciones y Transportes SubSecretaría de Infraestructura Programa de Rescate Carretero Libro Blanco "GUADALAJARA- ZAPOTLANEJO", Diciembre de 1998, p. 66,67

Cuadro 3.9

LIBRAMIENTO PONIENTE TAMPICO.

PLAZO DE CONCESIÓN 12 AÑOS

Millones de pesos Agosto de 1997.

Financiamiento Monto Porcentaje

Deuda	155	75%
Cuentas por pagar	---	---
Capital privado	52	25%
Capital Federal.	----	---
Capital Estatal	---	----
Total	206	100%

CONSESIONARIO.

Autopistas Concesionadas de Tampico

Fin de la Construcción solo Obra. Millones de pesos de 1997

Financiamiento Monto Porcentaje

Deuda	212	75%
Cuentas por pagar	5	2%
Capital privado	66	23%
Capital Federal.	----	---
Capital Estatal	---	----
Total	283	100%

Costo /km equivalente 2 carriles: 10.1

Estimado a Agosto de 1997 (Millones de Pesos)

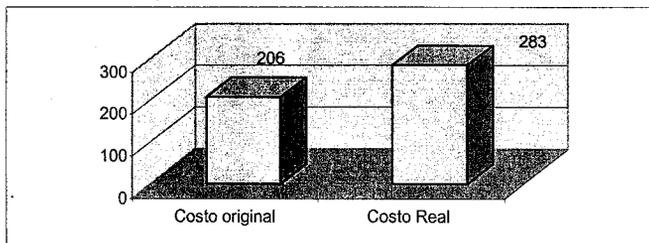
Financiamiento Monto Porcentaje

Deuda	212	75%
Cuentas por pagar	5	2%
Capital privado	66	23%
Capital Federal.	----	---
Capital Estatal	---	----
Total	283	100%

BANCO ACREEDOR: SERFIN
(pesos)

INDEMNIZACIÓN: \$334, 993,290.00

Gráfica 3.8 Costo de la construcción (millones de pesos)



El incremento sobre la Estimación fue **37.4%**⁴³

⁴³ Secretaría de Comunicaciones y Transportes SubSecretaría de Infraestructura Programa de Rescate Carretero Libro Blanco "Tramo Libramiento Poniente de -Tampico" ,Diciembre de 1998, p.100 ,101

Cuadro3.1.0

CARDENAS –AGUA DULCE

CONCESIONARIA: GOBIERNO DEL ESTADO DE TABASCO
 Plazo de concesión: 25 AÑOS Otorgamiento de la concesión 16-11-1993

(Millones de Pesos Agosto de 1997)

TITULO DE CONCESIÓN SOLO OBRA

Financiamiento	Monto	Porcentaje
Deuda	1,012	56%
Cuentas por pagar	-----	0%
Capital privado	592	33%
Capital federal	190	11%
Capital Estatal	----	----
TOTAL	1,794	100%

ESTIMADO A AGOSTO 1997

(MILLONES DE PESOS)

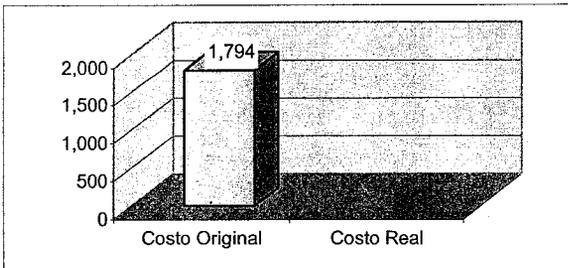
Financiamiento	Monto	Porcentaje
Deuda	625	43%
Cuentas por pagar	49	3%
Capital privado	480	33%
Capital federal	314	21%
Capital Estatal	---	----
TOTAL	1,468	100%

BANCO ACREEDOR: BANCO UNION

(PESOS)

INDEMNIZACIÓN indemnización: \$615, 342,000.00

Gráfica 3.9 COSTO DE LA CONSTRUCCION (MILLONES DE PESOS 1997)



El incremento de la estimación original de **N.A**

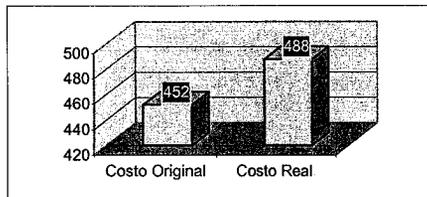
Este proyecto se halla inconcluso en parte por la imposibilidad de conseguir el financiamiento necesario para la obra .El financiamiento original ofrecido por Banca Unión proyecto que al total previsto por los problemas que enfrente el Banco .Los socios y constructores hicieron un esfuerzo que ha resultado insuficiente para cubrir el financiamiento faltante, por lo que la obra esta detenida y se prevé terminarla como proyecto de obra publica financiada.⁴⁴

⁴⁴ Secretaría de Comunicaciones y Transportes SubSecretaría de Infraestructura Programa de Rescate Carretero, Libro Blanco "CARDENAS- AGUA DULCE" ,Diciembre 1998, p.8,9

Cuadro 3.1.1

CHAMPOTON CAMPECHE			COMENTARIO:
CONCESIONARIA: CONSORCIO DE CONSTRUCTORES CAMPECANOS			
Plazo de concesión: 30 AÑOS Otorgamiento de la concesión: 25/02/1991			
(Millones de Pesos Agosto de 1997)			
TITULO DE CONCESIÓN SOLO OBRA			El aumento en el costo de la construcción se cubrió con deuda y capital adicional; así como con recursos que el constructor consiguió mediante un crédito.
Financiamiento	Monto	Porcentaje	
Deuda	226	50%	
Cuentas por pagar	-----	0%	
Capital privado	90	20%	
Capital federal	113	25%	
Capital Estatal	23	5%	
TOTAL	452	100%	
FIN DE LA CONSTRUCCION SOLO OBRA			
Financiamiento	Monto	Porcentaje	
Deuda	187	38%	
Cuentas por pagar	---	0%	
Capital privado	119	24%	
Capital federal	160	33%	
Capital Estatal	22	5%	
TOTAL	488	100%	
ESTIMADO A AGOSTO 1997			
(MILLONES DE PESOS)			
Financiamiento	Monto	Porcentaje	
Deuda	530	64%	
Cuentas por pagar	---	---	
Capital privado	119	14%	BANCO ACREEDOR: BANCOMER
Capital federal	160	19%	
Capital Estatal	22	3%	
TOTAL	831	100%	
			(PESOS)
			INDEMNIZACIÓN: \$603, 963,080.00

Gráfica 3.1.0 COSTO DE LA CONTRUCCION (MILLONES DE PESOS 1997)



El incremento sobre la estimación original fue de 8.0%⁴⁵

⁴⁵ Secretaría de Comunicaciones y Transportes SubSecretaría de Infraestructura Programa de Rescate Carretero Libro Blanco "CHAMPOTON -CAMPECHE", Diciembre 1998, p. 17,18

Cuadro3.1.2

GUADALAJARA --- TEPIC

CONCESIONARIA: AUTOPISTAS MEXICANAS CONSESIONADAS

Plazo de concesión: 20 AÑOS Otorgamiento de la concesión :23-08-1989

(Millones de Pesos Agosto de 1997)

TITULO DE CONCESIÓN SOLO OBRA

COMENTARIO

Financiamiento	Monto	Porcentaje
Deuda	2,641	55%
Cuentas por pagar	-----	0%
Capital privado	1,201	25%
Capital federal	960	20%
Capital Estatal	----	----
TOTAL	4,802	100%

La estructura financiera del título de concesión no se pudo concretar. Al ampliarse el concesionario tuvo que financiar la construcción restante que contrato a través del socio constructor.

FIN DE LA CONSTRUCCION SOLO OBRA

Financiamiento	Monto	Porcentaje
Deuda	290	4%
Cuentas por pagar	4,136	55%
Capital privado	3,056	41%
Capital federal	---	---
Capital Estatal	---	---
TOTAL	7,482	100%

En particular la construcción del Plan Barracas exigió importantes movimientos de tierra y construcción de algunas estructuras especiales se desarrolla en terrenos de lomerío y montaña.

ESTIMADO A AGOSTO 1997

(MILLONES DE PESOS)

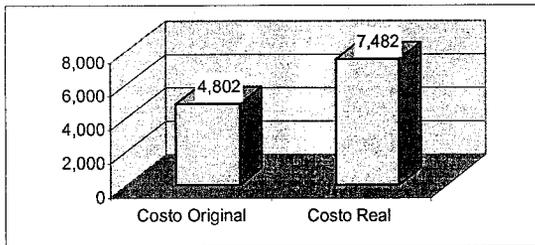
Financiamiento	Monto	Porcentaje
Deuda	621	7%
Cuentas por pagar	5,005	58%
Capital privado	3,056	35%
Capital federal	---	---
Capital Estatal	---	---
TOTAL	8,682	100%

BANCO ACREEDOR: BITAL

(PESOS)

INDEMNIZACION: \$5, 894, 910,230.00

Gráfica 3.1.1 COSTO DE LA CONTRUCCION (MILLONES DE PESOS 1997)



El incremento sobre la estimación original fue de 55.8%⁴⁶

⁴⁶ Secretaría de Comunicaciones y Transportes, SubSecretaría de Infraestructura Programa de Rescate Carretero Libro Blanco "GUADALAJARA TEPIC", Diciembre 1998, p. 59,60

Cuadro 3.1.3

TORREON --SALTILLO

CONCESIONARIA: CONCESIONARIA DE EJES TERRESTRES DE COAHUILA

Plazo de concesión: 25 años Otorgamiento de la concesión 27-01-1994

(Millones de Pesos Agosto de 1997)

TITULO DE CONCESIÓN SOLO OBRA

Financiamiento	Monto	Porcentaje
Deuda	1,009	60%
Cuentas por pagar	-----	0%
Capital privado	672	40%
Capital federal	---	----
Capital Estatal	--	0%
TOTAL	1,681	100%

FIN DE LA CONSTRUCCION SOLO OBRA

Financiamiento	Monto	Porcentaje
Deuda	960	60%
Cuentas por pagar	160	10%
Capital privado	480	30%
Capital federal	-----	----
Capital Estatal	---	----
TOTAL	1,600	100%

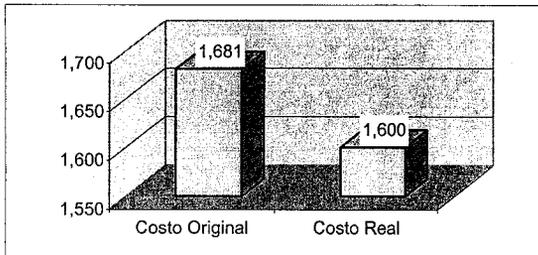
ESTIMADO A AGOSTO 1997

(MILLONES DE PESOS)

Financiamiento	Monto	Porcentaje	
Deuda	1613	71%	
Cuentas por pagar	185	8%	
Capital privado	480	21%	BANCO ACREEDOR: BANCO MEXICANO
Capital federal	-----	----	
Capital Estatal	---	----	
TOTAL	2,278	100%	(pesos)

MONTO DE INDEMNIZACIÓN: \$1, 810, 200,780.00

Gráfica 3.1.2 COSTO DE LA CONSTRUCCIÓN (MILLONES DE PESOS)



El incremento sobre la estimación original fue de **-4.8%**⁴⁷

⁴⁷ Secretaría de Comunicaciones y Transportes, SubSecretaría de Infraestructura Programa de Rescate Carretero Libro Blanco "TORREON - SALTILLO", Diciembre 1998, p. 146,147,148

Cuadro 3.1.4

MONTERREY –NUEVO LAREDO

CONCESIONARIA: VIADUCTOS DE PEAJE

Plazo de concesión: 23.2 años

Otorgamiento de la concesión 6/11/1989

(Millones de Pesos Agosto de 1997)

TITULO DE CONCESIÓN SOLO OBRA

Financiamiento	Monto	Porcentaje
Deuda	767	50%
Cuentas por pagar	-----	0%
Capital privado	383	25%
Capital federal	383	25%
Capital Estatal	--	0%
TOTAL	1,533	100%

FIN DE LA CONSTRUCCION SOLO OBRA

Financiamiento	Monto	Porcentaje
Deuda	954	60%
Cuentas por pagar	238	15%
Capital privado	398	25%
Capital federal	-----	0%
Capital Estatal	---	0%
TOTAL	1,590	100%

ESTIMADO A AGOSTO 1997

(MILLONES DE PESOS)

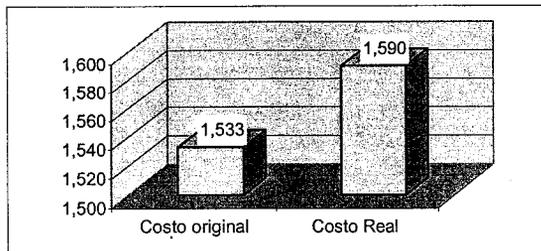
Financiamiento	Monto	Porcentaje
Deuda	1,255	57%
Cuentas por pagar	530	24
Capital privado	398	18
Capital federal	-----	---
Capital Estatal	---	---
TOTAL	2,183	100%

BANCO ACREEDOR: SERFIN

(pesos)

INDEMNIZACIÓN \$1, 815, 471,000.00

Gráfica 3.1.3 COSTO DE LA CONSTRUCCIÓN (MILLONES DE PESOS 1997)



El incremento sobre la estimación original fue de 37%⁴⁸

⁴⁸ Secretaría de Comunicaciones y Transportes SubSecretaría de Infraestructura Programa de Rescate Carretero Libro Blanco "MONTERREY –NUEVO LAREDO", Diciembre 1998, p. 121,122

Cuadro 3.1.5

PUENTE ZACATAL.

Plazo de concesión: 13 años

CONCESIONARIA:

Promotora de infraestructura Vial.

(Millones de Pesos Agosto de 1997)

COMENTARIO

Título de Concesión solo Obra.

Financiamiento	Monto	Porcentaje
Deuda	----	0%
Cuentas por pagar	-----	0%
Capital privado	85%	21%
Capital Federal	262	66%
Capital Estatal	52	13%
Total	399	100%

La estructura financiera el título no se concreto la aportación de capital federal no fue del monto establecido .El concesionario apporto mayor cantidad de Capital y recursos provenientes de créditos Contratados por los socios.

FIN DE LA CONSTRUCCION SOLO OBRA

Financiamiento	Monto	Porcentaje
Deuda	----	0%
Cuentas por pagar	147	32%
Capital privado	93	20%
Capital Federal	224	48%
Capital Estatal	---	0%
Total	464	100%

ESTIMADO A AGOSTO DE 1997

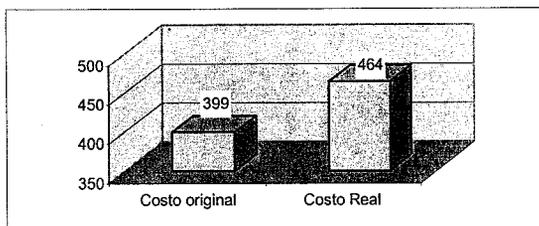
(MILLONES DE PESOS).

Financiamiento	Monto	Porcentaje
Deuda	----	0%
Cuentas por pagar	170	35%
Capital privado	93	19%
Capital Federal	224	46%
Capital Estatal	---	0%
Total	487	100%

BANCO ACREEDOR N.A

INDEMNIZACIÓN (pesos)
\$ 172, 914,000.00

Gráfica 3.1.4 Costo de la construcción (millones de pesos)



El incremento sobre la estimación original fue de 16.3%⁴⁹

⁴⁹Secretaría de Comunicaciones y Transportes SubSecretaría de Infraestructura Programa de Rescate Carretero Libro Blanco "PUENTE -ZACATAL" ,Diciembre de 1998, Pág. 128,129

Cuadro3.1.6

LEON—LAGOS D E MORENO AGUASCALIENTES

CONCESIONARIA: AUTOPISTAS CONSECIONADAS D EL CENTRO
 Plazo de concesión: 18.5 años Otorgamiento de la concesión 7-11-1990

(Millones de Pesos Agosto de 1997)

TITULO DE CONCESIÓN SOLO OBRA

Financiamiento	Monto	Porcentaje
Deuda	1,337	75%
Cuentas por pagar	-----	0%
Capital privado	446	25%
Capital federal	---	0%
Capital Estatal	--	0%
TOTAL	1,783	100%

FIN DE LA CONSTRUCCION SOLO OBRA

Financiamiento	Monto	Porcentaje
Deuda	1,447	60%
Cuentas por pagar	118	5%
Capital privado	605	25%
Capital federal	177	7%
Capital Estatal	73	3%
TOTAL	2,419	100%

ESTRUCTURA FINANCIERA EN 1994

Financiamiento	Monto	Porcentaje
Deuda	1,543	51%
Cuentas por pagar	463	15%
Capital Privado	754	25%
Capital Federal	185	6%
Capital Estatal	73	2%
TOTAL	3,018	100%

REESTRUCTURA DE 1994

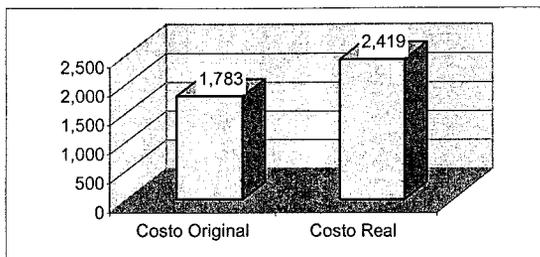
Financiamiento	Monto	Porcentaje
Deuda	583	19%
Cuentas por pagar	---	0%
Capital Privado	1,304	43%
Capital Federal	1,058	35%
Capital Estatal	73	2%
TOTAL	3,018	100%

**ESTIMADO A AGOSTO 1997
 (MILLONES DE PESOS)**

Financiamiento	Monto	Porcentaje
----------------	-------	------------

Deuda	830	25%	BANCO: INVERLAT CREMI 55%
Cuentas por pagar	---	0%	
Capital privado	1,304	40%	
Capital federal	1,058	32%	
Capital Estatal	73	2%	
TOTAL	3,265	100%	

Gráfica 3.1.5 COSTO DE LA CONTRUCCIÓN (MILLONES DE PESOS 1997)



El incremento sobre la estimación original fue de 35.7%

INDEMNIZACIÓN: \$803, 720,370.00

COMENTARIOS:

El sobre costo de la construcción fue financiado a través de aportaciones de capital y recursos de socios constructores que aportaron como cuentas por cobrar .En 1994 el proyecto se reestructuró para reducir la deuda Bancaria a un nivel sostenible por el proyecto .Esto se realizo capitalizando las cuentas por cobrar y aportando capital adicional, tanto el Gobierno Federal como el Concesionario⁵⁰ .

Como se muestra en las graficas de arriba el proceso de concesionamiento tubo grandes deficiencias en su elaboración desde las concesiones hasta el mal cálculo del costo original como real, que dio como resultado el incremento en algunos casos de hasta el 50% más de la obra, esto se debe principalmente que no hubo un estudio financiero del costo total de la obra lo que repercutió de manera directa en el financiamiento de la misma, lo cual dio como resultado que los concesionarios recurrieran una vez más a préstamos bancarios quedando como aval el Gobierno Mexicano.

⁵⁰ Secretaría de Comunicaciones y Transportes, SubSecretaría de Infraestructura Programa de Rescate Carretero Libro Blanco "LEON LAGOS DE AGUASCALIENTES" ,Diciembre 1998, p. 74,75

4. CONSECUENCIAS DEL RESCATE DE LA INFRAESTRUCTURA CARRETERA.

En 1997, contra la lógica de cualquier analista político, el Estado mexicano acude no sólo al rescate sino incluso a la indemnización de las empresas que habían sido favorecidas, en el período de 1989-1994, con la concesión de tramos carreteros así como de las instituciones bancarias que habían financiado la mayor parte de los gastos.

4.1 FACTORES QUE PROPICIARON LA INDEMINIZACIÓN.

Independientemente del año en que se autorizó la concesión para la construcción, mantenimiento y administración de los tramos carreteros, las empresas favorecidas, fueron incapaces de enfrentar la crisis de 1995 manifestada por el consecuente aumento en el costo del servicio de su deuda contraída con instituciones bancarias, provocada por el incremento de las tasas de interés bancarias; la caída en el número de aforos; y por el incremento en sus costos de producción.

Cuadro 4.1

(tasa nominal, promedio mensual y anual)

AÑO	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Sep	Octubre	Nov	Diciem bre	prome dio
				85.2							57.4		
1995			89.48	2	60.45	49.5	43	37.6	35.48	42.61	3	51.36	55.21
				36.6							32.2		
1996	42.66	40.11	42.93	1	30.31	30.11	33.49	29.36	26.82	28.68	8	29.92	33.61
				23.9							22.1		
1997	25.96	22.11	23.95	8	20.65	22.53	20.5	20.64	20.23	19.7	7	20.48	21.91
				20.5							34.7		
1998	19.74	20.52	21.69	5	19.9	21.47	21.88	25.78	42.04	37.65	8	36.69	26.89
				22.5							19.0		
1999	35.8	32.21	26.87	4	22.52	23.6	22.11	23.13	22.04	20.63	1	18.75	24.1
				14.7							18.6		
2000	18.55	18.15	15.77	4	15.92	17.44	15.13	16.62	16.77	17.38	4	18.39	16.96
				16.3									
2001	18.62	18.12	17.28	6	14.09	11.64	11.1	9.29	10.95	10.34	8.9	7.94	12.89
2002	7.97	8.99	8.47	6.85	7.73	8.42	8.34	7.61	8.37	8.67	8.33	8.26	8.17
2003	9.14	9.91	9.96	8.58	5.92	5.79	5.3	4.99	5.04	5.6	5.44	6.38	6.84
2004	5.36	5.79	6.49	6.17	6.95	7.02	7.11	7.5	7.78	8.05	8.6	8.93	7.15
				10.0									
2005	8.97	9.47	9.78	1									9.56

1.- Tasa de Interés Interbancaria de Equilibrio (TIEE) a 28 días, se determina por el Banco de México con base en cotizaciones presentadas por las instituciones de crédito. El procedimiento de cálculo de dicha tasa se establece en la circular 2019/95. Fuente: Elaborado por el Centro de Estudios de las Finanzas Públicas de la H. Cámara de Diputados, con datos del Banco de México.

Las tasas de interés tuvieron un incremento de 88.48% en Marzo de 1995 comparada a las que prevalecían en 1989, como se muestra en el cuadro 4.1 ver arriba. Este incremento afectó directamente A los concesionarios de las carreteras frente a las instituciones bancarias que habían fondeado más del 70% del costo real de cada una de las autopistas. Los recursos habían sido pactados en función de la tasa interés interbancaria de equilibrio, por lo que el servicio de la deuda se incrementó considerablemente.

Cuadro 4.2

AFORO VEHICULAR EN LAS PRINCIPALES CARRETERAS DE CUOTA 1/

Año	TOTAL	CONCESIONADAS/2	NO CONCESIONADAS/3	RESCATADAS /4
1990	328,750	44,765	283,985	----
1991	361,977	79,629	282,348	----
1992	376,992	94,966	282,026	----
1993	428,789	114,326	314,463	-----
1994	484,407	178,176	250,423	55,808
1995	462,853	173,789	236,679	52,385
1996	495,623	181,060	247,698	66,865
1997	538,377	193,015	264,490	80,872
1998	587,228	203,825	282,478	100,925
1999	626,279	223,823	296,529	115,927
2000	690,067	238,914	307,404	143,749
2001	736,963	252,434	318,978	165,551
2002	765,789	225,877	236,443	303,469
2003/p	796,383	235,336	242,185	318,862
2004/e	1,002,863	243,189	248,063	511,611

1/ Se refiere al tránsito diario promedio anual

2/ Para el 2003 y el 2004 se refiere al aforo vehicular de las 25 autopistas y 7 puentes concesionados al sector privado a gobiernos estatales y / o instituciones financieras.

3/Para el 2004 y 2003 se refiere al aforo vehicular de las 12 autopistas y 30 puentes de la red de Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios conexos

4/Para el 2003 y el 2004 se refiere al aforo vehicular de 20 autopistas y libramientos y dos puentes rescatados por el Gobierno Federal ;asi como 15 autopistas y libramientos, y dos puentes cuyos ingresos se destinan al (FARAC) el registro se realiza a partir del proceso de rescate de las autopistas concesionadas

P/Cifras preliminares

e/ Cifras estimadas

FUENTE: Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Por otra parte, el ingreso que recibían los concesionarios se vio afectado por la reducción en el número de aforos, que efectivamente fueron menores a los estimados originalmente, lo cual se explica, por parte de los concesionarios, por el efecto adverso de la crisis de 1995, que impactó negativamente a la población y al sector productivo mexicano, mismo que se vio obligado a disminuir su número de viajes o transitar por caminos federales, lo cuales no cobran una cuota de peaje. Sin embargo, esta situación, que pudo haber sido cierta originalmente, no explicaría completamente la caída de los aforos, por lo que se intuye que éstos fueron sobreestimados por los concesionarios o simplemente mal calculados, afectando los ingresos a recibir por cuotas. Véase el cuadro arriba.

Aunado a lo anterior, los costos por kilómetro de carretera crecieron de 2.3 millones por kilómetro a 9.06 millones por kilómetro en comparación a la estimación original, lo anterior como resultado del mal cálculo, por parte de los concesionarios, o de el incremento en el costo de los materiales, producto de la crisis económica

En consecuencia, es de entenderse la caída real de la productividad de los concesionarios, los cuales, sin embargo, no entendieron que podría deberse a una situación coyuntural sino que incluso pretendían que la recuperación del capital invertido estaba siendo afectada por lo ocurrido en los primeros años sin tener presente que la infraestructura carretera resulta ser un proyecto de largo plazo y que, supuestamente, ellos habían aceptado el riesgo que implicaba invertir en carretera.

4.2 INDEMNIZACIÓN

El proceso de indemnización se dio de la siguiente manera como se muestran en los cuadros de arriba ver cuadro 4.3 los montos pagados por el Gobierno de México al sector carretero concesionado por concepto de indemnización, de acuerdo con la declaratoria del rescate de fecha 27 de agosto de 1997. Como puede observarse, la indemnización se presentó en dos sentidos, con una parte se indemnizó a las concesionarias y por otra se les pagó a los bancos el dinero correspondiente a los préstamos que habían canalizado hacia las empresas favorecidas para la concesión de carreteras. El monto de la indemnización para los bancos es más alto que el otorgado a las concesionarias debido a que los bancos aportaron 70% o más del monto total de los proyectos, mientras que las concesionarias aportaban el restante 30 %. Sin embargo, tanto las concesionarias como las instituciones financieras, recibieron cantidades mayores del dinero que cada uno había invertido en los proyectos.

Por lo que respecta a las empresas favorecidas con las concesiones para la construcción, mantenimiento y administración de los tramos carreteros, éstas habían aportado un promedio del 28.46% del total de los recursos necesarios para la construcción de la obra, que asciende a \$11,964 millones, no obstante el gobierno de México los indemnizó por la cantidad de \$14,430,476,505.00 existiendo una diferencia de \$2,466,476,505.00 .

Por lo que respecta a los bancos, la aportación a los proyectos carreteros es de 57.8% del total, vía financiamiento, por lo que se debió de haber indemnizado \$22,763 millones, sin embargo cuando se decide rescatar la infraestructura carretera se indemniza por la cantidad de \$25,243,124,790.00, con una diferencia de \$2,480,124,790.00 lo que significa que se rescataron por arriba del monto aportado.

En este mismo sentido, es importante mencionar que el capital restante que fue de aproximadamente de un 13.74%, que representa \$2, 670 millones y que había sido

aportado tanto por el gobierno federal como por el estatal, se asumió como una pérdida total.

Es importante señalar que los tramos León Lagos de Moreno – Aguascalientes y Mazatlán –Culiacán, habían sido reestructurados en 1994 con un monto total de \$4,191 millones, es por ello que existen diferenciales en el monto de la indemnización y el costo de construcción; a simple vista podríamos observar que la indemnización realizada fue por abajo del monto invertido, sin embargo si tomamos en cuenta que estos tramos ya habían sido reestructurados anteriormente podríamos deducir que el monto total de la indemnización también fue similar a los casos anteriores.

El rescate carretero ha representado la adquisición de la deuda contraída tanto por bancos como por concesionarios y para hacer frente al costo que habían implicado todos estos apoyos el gobierno se ha visto obligado a cubrir con los recursos presupuestales el equivalente al tres por ciento del PIB.

Evolución del Costo Fiscal del Rescate Carretero 1995-1998⁵¹.

(Cifras del 28 de febrero de 1998 en millones de pesos)

Créditos Carreteros.

<i>Monto</i>	<i>Participación*</i>	<i>Respecto al PIB</i>
18,800	3.5%	0.5%

*Respecto al monto FOBAPROA.

Para solventar dichas pérdidas el gobierno creó el Fideicomiso Maestro que emitiría pagarés a 5, 10 y 15 años, mismos que estarían referidos en Udis, quedando su distribución de la siguiente forma: para el 25% de la indemnización Banobras entregaría

⁵¹ Fabre Pruneda Luis. “Medidas instrumentadas a favor de los deudores de la banca”. Aún presentan problemas la cartera hipotecaria y el sector agropecuario, EL FINANCIERO, 23 de junio de 1998, p.11.

obligaciones a cinco años, para el 37.5% los documentos serían a 10 años y para el restante 37.5% a 15 años todos los pagos serán efectuados por Banobras.

Estos títulos tendrían una estructura similar a la de los udibonos, pagarían intereses o rendimientos reales por semestre y tendrían una amortización única del principal al vencimiento. El costo para el gobierno asociado a este programa se calculó en 18 mil 800 millones de pesos⁵², que equivalen al 0.5% del PIB lo cual solo correspondería al monto de deuda de los concesionarios.

Esta forma de apoyo, contradice las recientes declaraciones de Manuel Rodríguez Morales⁵³, subsecretario de infraestructura de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, según el cual hasta el 28 de mayo de 1998, se había cubierto el 50% del rescate carretero es decir 10 mil millones de los casi 20 mil millones de pesos.

Informó la Secretaría de Comunicaciones y Transportes que el costo del rescate carretero ha subido, de 59 mil millones de pesos, a más de 90 mil millones, al cierre del año 2000. Lo anterior, lo atribuye Carlos Ruiz Sacristán, entre otras cosas, al incremento de las tasas de interés, algo curioso, sobre todo si tomamos en cuenta que las tasas en México han bajado, desde que se estableció el quebranto, de un 29% a un 13% en este momento. Ahora bien, si el adeudo es en dólares, entonces sí puede ser verdad lo que señala, pero no hay ningún motivo para que dicho adeudo, entre empresas nacionales y el gobierno mexicano, se haya tasado en moneda estadounidense⁵⁴

Peñaloza Sandoval reconoció que durante el sexenio 1988-1994 hubo fallas en los proyectos, en los cálculos de aforos y de los ingresos de las autopistas. Pero argumentó que no se podía disponer de proyectos bien elaborados porque resultaban demasiado costosos. Incluso, sobre la publicación en el Diario Oficial de la Federación del

⁵² Alrededor de los 19 mil millones de pesos, según el Plan Nacional de Desarrollo, Informe de Ejecución 1997. p 237.

⁵³ Hernández Jaime. Estancada la concesión de autopistas de cuota. EL FINANCIERO, jueves 2 de mayo de 1998. p23.

⁵⁴ Garza Ignacio, México 20 de octubre 2000 www.Untitled Document 2

programa de rescate carretero, dijo que aún faltan algunos puntos por afinar, como la expedición de comprobantes de peaje con los descuentos ofrecidos por las autoridades.⁵⁵

4.3 CONDICIONES ACTUALES DEL (FARAC)

Ante este escenario y habiendo reconocido el rescate de 23 autopistas el gobierno federal por conducto de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, tiene la obligación por un lado de indemnizar a los concesionarios y por otro lado indemnizar a los bancos, por lo que surge la necesidad de contar con un fideicomiso que se encargue, por un lado de administrar la deuda, producto de la indemnización, así se crea con BANOBRAS, el FARAC como fiduciario de CAPUFE.

⁵⁵ La Jornada 28 de agosto de 1997 p 28

CUADRO 4.4
INGRESOS RECIBIDOS POR FARAC
(Miles de pesos)

Dic-99	534,253.00
Dic-00	727,290.00
Dic-01	1,222,109.00
Dic-02	1,451,600.00
Dic-03	2,262,602.00
Ene-04	1,684,452.00
Feb-04	1,694,441.00
Mar-04	1,278,190.00
Abr-04	1,280,606.00
May-04	683,594.00
Jun-04	1,023,489.00
Jul-04	1,196,767.00
Ago-04	1,201,009.00
Sep-04	1,210,437.00
Oct-04	1,653,945.00
Nov-04	1,666,677.00
Dic-04	1,502,254.00
Ene-05	1,767,053.00
Feb-05	1,503,103.00
Mar-05	1,333,561.00

Fuente: www.banxico.gob.mx

Este último, se comprometió a entregar al FARAC los productos de la operación de las autopistas de cuota para amortizar la suma pactada respecto a la amortización y a los intereses generados por los PIC's. Sin embargo, a pesar de que la declaratoria del rescate, así como la indemnización carretera se realizó en 1997, el FARAC empezó a recibir los recursos provenientes de las cuotas de peaje de los tramos rescatados, hasta 1999, fecha en que los concesionarios las entregaron a CAPUFE. Los recursos canalizados al FARAC se muestran en el siguiente cuadro.

La red FARAC, se integró con 2,658.46 kilómetros, al año de 1999 contaba con 3,337.26 kilómetros como se muestra en el siguiente cuadro.⁵⁶

⁵⁶ Enrique Martínez Limón "Secretaría de Comunicaciones y Transportes", Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos 1994-2000 Ed. Grupo Bravo p 10.

PUENTES NACIONALES

NUMERO	CAMINOS	FECHA DE INICIO	LONGITUD (KM)
30	El Zacatal Ciudad del Carmen	24/11/1994	3.86
31	Ignacio Chávez (Ent Naranjillo Ent Coyotal)	28/12/1999	4.03

PUENTES INTERNACIONALES.

NUMERO	CAMINOS	FECHA DE INICIO	LONGITUD (KM)
32	Nuevo – Amanecer / Reynosa Pharr	09/11/1995	2.63
33	Ignacio Zaragoza	30/04/1999	0.81

FUENTE: Caminos y Puentes Federales de Ingresos y servicios Conexos 1994-2000.

El número de tramos es mayor de 23, ya que se desglosan las carreteras de los tramos correspondientes Córdoba – Veracruz la Tinaja Cosaleacaque, Libramiento – Oriente de Saltillo la Carbonera puerto México, Estación Don Nogales – Libramiento Escuinapa – Rosario y se anexan los tramos que se encontraban en construcción al momento del rescate.

4.4 ALCANCES DEL CONCESIONAMIENTO DE LA RED CARRETERA.

La importancia otorgada al sector carretero, evitó que las carreteras fueran vendidas y la participación del sector privado se solicitó sólo a través del mecanismo de concesión.

Las concesiones . perseguían varios fines: en primera instancia permitirían la modernización de las carreteras, que en manos del gobierno se veía amenazada por la escasez de recursos públicos; las obtención de ganancias, nada despreciables para las empresas particulares que participaran; el aval del gobierno federal para que la banca privada canalizara los recursos financieros que requerían los concesionarios ; y que la

población mexicana contara con carreteras de altas especificaciones que permitieran, rapidez, seguridad y comodidad para los usuarios, así como el mayor acceso de mercancía hacia el norte del continente.

La privatización de la infraestructura carretera permitió un alto grado de aceleración en el proceso de construcción, mantenimiento y modernización de la cinta asfáltica, ya que mientras en 1980 se contaba con una infraestructura carretera de 212,626 kilómetros en el año 2004 había 349,219 kilómetros, es decir 136,593 kilómetros más.

Como se puede observar en el cuadro siguiente la infraestructura carretera si tuvo un crecimiento acelerado desde el otorgamiento de las concesiones representando el máximo crecimiento durante el periodo de 1993-1994, es importante el costo final por kilómetro el cual varia desde 29.9 millones de pesos por kilómetros hasta 3.4 millones de pesos.

CUADRO 4.6
RED NACIONAL DE CARRETERAS
(Kilómetros)

Año	Total	Incremento Marginal
1980	212,626	
1985	224,235	11,599
1990	239,235	15,010
1991	241,962	2,727
1992	243,856	1,894
1993	245,183	1,327
1994	304,592	59,409
1995	306,404	1,812
1996	310,591	4,187
1997	313,604	3,013
1998	319,792	6,188
1999	329,533	9,741
2000	333,912	4,379
2001	340,457	6,545
2002	337,168	-3289
2003 p/	349,043	11837
2004 e/	349,219	176

p/ Cifras Preliminares

e/ Cifras Estimadas

FUENTE: Anexo del Tercer Informe de Gobierno, 2004, p 443.

Durante el periodo de Salinas de Gortari la infraestructura carretera tuvo un incremento real de 5,300 kilómetros de autopistas de altas especificaciones.⁵⁷ Lo que permitió contar con una infraestructura adecuada para poder trasportar las mercancías y permitir un transito fluido que acentúa la importancia de la cinta asfáltica

Para el año del 2001, la infraestructura carretera representa el 56.2% en la movilidad de mercancías y el 98.4 en la movilidad de pasajeros, como se muestra en el siguiente cuadro, lo cual representaría la importancia de la misma.

⁵⁷ Ibidem p.18

CUADRO 4.7

MOVILIZACIÓN DE CARGA Y PASAJE POR MODO DE TRANSPORTE, 2001.

Concepto	Millones de toneladas	Participación (%)	Millones de personas	Participación (%)
Auto transporte	417	56.2	2,700.00	98.4
Ferroviario	77.9	10.5	0.3	n.s
Aéreo	0.4	n.s	36.5	1.3
Marítimo	247.2	33.3	7.5	0.3
Total	742.5	100	2,744.30	100

FUENTE: Elaborado por la auditoría Superior de la Federación en la información del Primer Informe de Gobierno, 2001.

Las concesiones representaron un gran negocio para las empresas que participaron en la construcción de dichos proyectos puesto que ellos solo invertían el 30 % del proyecto y el resto era financiado por instituciones bancarias, las cuales en caso de incumplimiento de pago quedaba como único aval el Gobierno de México. Desde el inicio no se establecieron las sanciones para los empresarios que recurrieran en incumplimiento de las cláusulas lo cual permitió a los concesionarios no cumplir con las mismas.

El proceso de concesiones permitió en su momento ampliar la infraestructura carretera e incrementar la inversión destinada en dicho sector, sin embargo el proceso no tubo los resultados esperados para los concesionarios que enfrentaron un incremento de sus deudas causadas principalmente por las tasas de interés que se habían elevado a raíz de la crisis de 1995. A pesar de ello, se podría decir que en lugar de perder, ganaron lo cual se amplía para el caso de los bancos, ya que el gobierno acudió a su rescate.

En este sentido, queda claro que al gobierno mexicano le resultó muy cara la modernización de la cinta asfáltica

4.5 LA EXPERIENCIA DEL RESCATE CARRETERO.

El rescate carretero ha sido una de los tragos amargos para la economía nacional, sin embargo hay que capitalizar la experiencia, costosa, y eliminar las lagunas que prevalecen en las leyes. Es decir, se debe de reformar la Ley de Caminos Puentes y Auto transporte Federal, para que permita controlar las concesiones y ventas reguladas de sectores considerados como prioritarios o estratégicos, para determinar los casos particulares en que el gobierno tenga que acudir a su rescate pero obligando a que los empresarios asuman sus deudas.

Es necesario impulsar la modificación en base a los artículos Artículo 22 de la ley General de Caminos Y puentes de Auto transporte Federal fracción I del articulo 89 de la constitución política de los Estados Unidos Mexicanos que se fundamenta en los artículos 16 y 22 de la Ley de caminos y Puentes de Auto transporte Federal fracción 2 fracción I Y 21 fracción V fracción IX y fracción 63 fracción II de la ley general de Bienes Nacionales y 31,36,37 de la Ley Orgánica de la Administración Publica federal.

Lo que respecta a éstas modificaciones, es necesario que exista la coherencia necesaria, evitando las grandes lagunas dentro de la ley, ya que éstas permiten hacer uso de los artículos constitucionales como mas convenga hacer y no como se debe de aplicar. Las inconsistencias dentro de la ley de la Ley General de Caminos y puentes de auto transporte deja una gran laguna y no estipula las sanciones severas a los empresarios participantes, sin tener límites que permitan un ejercicio correcto de los intereses nacionales.

4.6 NUEVAS FORMAS DE FINANCIAMIENTO EN LA INFRAESTRUCTURA.

En la actualidad el sector carretero se plantea metas claras y específicas entre las que destaca tener en el 2006 y operando con altas especificaciones más del 90% de los 19,245 kilómetros que constituyen los 14 corredores carreteros troncales del país para mejorar el 100% de las carreteras.

Lograr la modernización de los corredores en una época caracterizada por la escasez crónica de recursos, ha requerido de implementar novedosos esquemas de inversión diseñados a partir de una evaluación cuidadosa de experiencias anteriores, en lo que el Gobierno Federal, los gobiernos locales y los empresarios unen sus esfuerzos.

El nuevo programa de concesiones de Autopistas de cuota y la creación de un fondo carretero para darle viabilidad a este programa y de esta manera, dar solución a los problemas de financiamiento. Así, por cada peso que el Gobierno Federal aporte a través del Fondo carretero, los gobiernos estatales y el sector privado aportaron 2.65 pesos; alcanzar a partir de los recursos iniciales del fondo, una inversión de más de 12 mil 500 millones de pesos; que adicionales a los recursos presupuestales programados lo que permitirá realizar obras de 13 autopistas de cuota y tres de libres de peaje entre las que destaca; por su importancia el proyecto Regional de gran visión que contempla la creación del libramiento de la ciudad de México.⁵⁸

Es importante mencionar que el programa de concesiones de autopistas de cuota ha sido diseñado con el fin de dar un nuevo impulso a la modernización de la infraestructura carretera que a su vez impulsara la industria de la construcción, utilizando los instrumentos indispensables para combinar recursos de inversión públicos y privados y alcanzar los objetivos de inversión fijados. Bajo este nuevo esquema de concesión se ha otorgado el título de concesión del Libramiento de Matehuala. El

⁵⁸ Secretaría de Comunicaciones y Transportes, "Tercer Informe de Labores", 1 de septiembre de 2003, p.5

instrumento fundamental para apoyar la ejecución de las obras carreteras con la participación privada es el fondo carretero.

En la actualidad la forma de financiamiento de la infraestructura carretera se da a través de la inyección de recursos tanto públicos como privados y no se modifica sustancialmente de las anteriores concesiones.

CONCLUSIONES.

Los cambios internacionales presentados en la última mitad del siglo XX han marcado la pauta para el rumbo que han de seguir las economías tanto las desarrolladas como las subdesarrolladas.

Entre los cambios más importantes se encuentra la globalización, proceso a través del cual se busca expandir el capital internacional, por lo que los Estados nación han cumplido con la aplicación de políticas económicas tendientes a fomentar esta expansión, lo cual ha traído como consecuencia la nueva conformación económica así como la búsqueda de nuevas formas de distribución de la riqueza.

Sin embargo no todos los países obtendrán ventajas de la apertura comercial pues con ella se creará mayor vulnerabilidad sobre todo de los países que depende en un alto grado de la tecnología de otros, con el consiguiente beneficio económico para los segundos.

La aceleración del crecimiento financiero ha propiciado un alto grado de acumulación de la riqueza y un deterioro de la inversión directa, lo que representa la caída real del sector industrial sobre todo en los países dependientes de capital financiero, lo cual representara una mayor vulnerabilidad y dependencia del sector externo.

La implantación de políticas económicas de corte neoliberal creó un rezago mucho más profundo en los países subdesarrollados ya que al no terminar de aplicar un modelo de sustitución de importación sólo cuentan con una industria decadente nacional, que no les permitirá competir con sus grandes socios comerciales, y creará nuevos rezagos económicos que acentuarán la pobreza y el deterioro social.

México al insertarse al nuevo esquema, impulsa cambios en su política económica, la que lo obliga a la reducción del Gasto Público con la finalidad de subsanar las finanzas públicas, la restricción de la política monetaria y la no intervención del Estado así como el adelgazamiento del mismo.

Al iniciarse en proceso de adelgazamiento del Estado muchas de las empresas que anteriormente eran consideradas como prioritarias y estratégicas para el crecimiento económico, tomaran diferentes direcciones y serán vendidas a la iniciativa privada o en su defecto concesionadas como lo fue el caso de la infraestructura carretera.

El proceso de privatización de las empresas comienza acentuarse a partir de 1982, en el caso de las concesiones carreteras existen diversas irregularidades que nunca fueron aclaradas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes

El inicio de las cláusulas se estipulan de manera legal; sin embargo el otorgamiento de las concesiones no se da como se establecía en los contratos establecidos, los concesionarios podían modificar tanto los tramos concesionados, ampliación de los plazos, como los costos de construcción de y las formas de financiamiento para dicha construcción.

Las concesiones se dieron con la finalidad de modernizar, ampliar y renovar el sistema carretero a través de la inversión privada, en función del cambio en el modelo económico y los nuevos retos, requerimientos y necesidades que de ello se desprendían. Uno de ellos era la necesidad de liberar recursos públicos para cumplir con el servicio y amortizaciones de la deuda externa, adelgazar al Estado y promover la inversión privada, fomentando el combate a la inflación a través de una política fiscal y monetaria contraccionista.

Finalmente, lo que podemos concluir de los capítulos anteriores respecto al ¿por qué? y a la manera en que se dieron tanto las concesiones hasta la declaratoria de rescate, es lo siguiente.

Por su parte, podemos mencionar que la manera en que se otorgaron las concesiones muestra serias irregularidades, haciéndose patente la forma tan oscura y arbitraria en que se realizaron los concursos de adjudicación, tampoco hubo control sobre la calidad y cantidad del material de construcción utilizado. Lo cual era muy peligroso considerando, la estructura de financiamiento de los proyectos, en los cuales los empresarios *aportarían el 30%* y el 70% restante sería otorgado vía créditos por la banca comercial, aunado a ello eliminaban su riesgo de inversión a través de una declaratoria de rescate basándose en el artículo 22 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte federal y dejando abierta siempre la posibilidad de incurrir en un rescate en caso de que los proyectos no presentaran las utilidades esperadas.

De esa forma, el riesgo de inversión de las constructoras era cero y ganaban tanto por la construcción, es decir utilización de su maquinaria y equipo, que los ponían a los precios que ellos consideraban conveniente, como por el rescate e indemnización que se hizo a cargo del presupuesto. Las constructoras en tal caso no tenían ningún incentivo para optimizar sus recursos.

En el proceso de las concesiones no se respetaron los términos de las concesiones los empresarios debieron tomar en cuenta que la inversión en la infraestructura carretera es un proyecto de largo plazo y solo en un periodo prolongado podríamos observar verdaderos frutos de la explotación de la infraestructura.

Durante el proceso de concesión se ampliaron los tramos concesionados permitiendo la explotación de grandes tramos carreteros también se ampliaron los periodos de concesión en los tramos León- Lagos de Aguascalientes donde el plazo original era de 18.5 años y se le amplió a 30 años, el tramo de Campeche- Champón de 12.33 a 30 años Zapotlanejo Lagos de Moreno de 13.5 a 30 años Mazatlán Culiacán de 17.5 a 30 años Monterrey Nuevo Laredo de 8 años a 23.2 Guadalajara Tepic de 8.5 años a 20 años y Guadalajara Zapotlanejo de 20 años a 30 años.

Cabe señalar que en los anteriores tramos solo corresponden a las auditorias de los 15 libros blancos de los 23 tramos carreteros rescatados.

Considerando que los costes fueron inflados de un 20% hasta un 50% y que se les amplió el plazo de tiempo, como lo es el caso de la carretera Guadalajara-Tepic iniciando con un termino de concesión de 8.5 años con una ampliación del plazo de 20 años, siendo Andrés Caso Lombardo el Secretario de Comunicaciones y Transportes; un caso muy concretó de los montos mal proyectados fue el de la autopistas del Sol en el concursó de los tramos de tierra Colorada y Acapulco de 42 Km., cuyo ganador fue G.M.D a pesar de contar con menos de 2,000 millones de dólares de los 20,000 millones de dólares de capital social requerido, y en donde se proyectaba para los cálculos originales estimados de una inversión por kilómetro de 1.7 millones de dólares, cifra que termino incrementándose en 2.6 y 2.8 millones de dólares, siendo así como el costo total de la obra se disparo a más de 13 millones de dólares.

Los costos inflados y las auditorias no cumplidas, nos hacen pensar que la crisis de este programa se debió tanto a la falta de visión, al oportunismo y corrupción de que estuvo impregnado por los diferentes intereses políticos y empresariales. Fue un juego donde los empresarios no asumirían ningún riesgo y si los beneficios que de ellos se desprendieran, en ese sentido los empresarios al sentirse seguros no tenían ningún estímulo para eficientar su actividad ya que de cualquier forma la sociedad asumiría los costos, siguiendo la antigua receta de privatizar las ganancias y socializar las pérdidas.

Las relaciones qué tenían en ese entonces el ex presidente Carlos Salinas con la clase empresarial no se pueden comprobar, tan solo deducir respecto a la en la manera en qué el Estado asumió la deuda y se otorgaron las concesiones de manera discrecional y preferente por parte del Gobierno.

De esa forma, no podemos afirmar las relaciones que existían con el entonces gobernante, llevaron al lo que se podría denominar el fraude de la privatización y nacionalización de las carreteras.

Al fracasar los proyectos, con la caída de los aforos y el incremento de las tasas de interés, los constructores se veían severamente afectados ya que no había los recursos suficientes para cumplir con sus compromisos financieros, y tampoco para invertir en el mantenimiento de la infraestructura carretera, misma que se encontraba ya en pésimas condiciones.

El rescate de infraestructura carretera se da con la necesidad de recuperar la cinta asfáltica que se considera prioritaria para el desarrollo económico.

Fue así, como en cumplimiento a lo pactado con las empresas lo que llevó al Estado decretar el rescate de las autopistas concesionadas asumiendo los compromisos de las constructoras con la banca, y de paso indemnizándolas, so pretexto de recesión anticipada de las concesiones, dicho rescate fue con cargo al presupuesto público como uno más de los programas asumidos por FOBAPROA ahora IPAB, costo que ascendía en un principio a los \$19,421,000,000.00 solo en lo que respecta a la parte correspondiente a los concesionarios .

Tomando en cuenta las 23 autopistas rescatadas; pero que conforme a la inflación se iría incrementando; de tal forma que para el 20 de Septiembre de 1999 el Secretario de la Secretaría de Comunicaciones en comparecencia de la Glosa del Quinto Informe de Gobierno mencionó que la deuda por dicho concepto ascendía ya a los 87 mil millones de pesos.

En el proceso de rescate el Estado asume la deuda contraída con los bancos por parte de los concesionarios quedando como aval es decir; enfrentara los compromisos asumidos por los concesionarios y pagara las deudas y determinara la indemnización correspondiente tanto a los bancos como los concesionarios

Sin embargo a los concesionario solo les correspondía el 28.46% y el 57.8% a los bancos el 13.74 fue aportado por el Gobierno Federal y se asumió como perdida total haciendo el total de la indemnización que solo corresponde a 15 tramos carreteros en los cuales se tiene información lo cual haciendo un total lo que se les pago a los bancos fue de \$25,243,124,790.00 y a los concesionarios se les pago en PIC's carreteros la cantidad de \$14, 430, 476,505.00 tomando en cuenta las reestructuras hechas en 1994 a ,los 2 tramos carreteros de León lagos de Moreno –Aguascalientes y el tramo de Mazatlán – Culiacán es por ello que al tomar en cuenta el total de la indemnización la cantidad es menor pero no se tomaron en cuenta las reestructuraciones hechas en 1994.

Sin embargo lo que les correspondía en realidad teniendo en cuenta la aportación de capital según consta la información en los libros Blancos el total de aportación de los Bancos fue de \$22, 763,000,000.00 y la parte correspondiente a los concesionarios debió de haber sido de \$ 11, 964, 380,000.00 lo cual hace una diferencia entre lo que les correspondía y lo que les otorgo el gobierno de México al indemnizarlos de \$2,480,124,790.00 para los concesionarios y \$2,466,476,505.00 para los Bancos en lo que respecta a solo 15 libros Blancos.

Actualmente hasta el año 2004 se habrán pagado 2,459,949,100 pic's multiplicando * cada 100 y el precio de la udi que se cotiza en 3.151990 lo que representara un monto de \$6,302,532,290.993 tomando en cuenta solo 15 tramos carreteros y restara un total de la deuda de \$14,329,620,747.5502 lo que significaría que esta suma representaría aproximadamente dos terceras partes de la deuda total tomando en cuenta por que solo la información corresponde a solo 15 tramos; y que no hubiera demasiadas variaciones en los monto de indemnización de las carreteras restantes y solo representa la cantidad correspondiente a los concesionarios no se toma la deuda Bancaria.

En los dos tramos en los cuales hubo reestructuración de deuda no se tomo en cuenta la aportación de capital que hicieron tanto gobierno federal como estatal para concluir la

obra lo cual significa que el diferencial de la aportación por parte de los gobiernos no se tomo en cuenta en el momento de la indemnización y perdieron su capital.

Es importante mencionar que diferencial que se ha hecho en cuanto a la deuda de \$ 19,000, 000,000.00 es debido a que solo se considera la indemnización tomada en PIC's carreteros y la deuda asumida por los bancos no se toma en cuenta ; sin embargo la deuda se cotiza al precio de la unidad de inversión Udis de 1997 lo cual variara según el precio que se cotice lo que significara que los concesionarios no asumieron las perdidas ante la supuesta inviabilidad de la infraestructura carretera si no que el Gobierno al hacerse a cargo por un lado de la deuda pagara el principal más los intereses generados o tal vez hará una reestructuración y por otro lado los concesionarios obtendrán ganancias pues al no tener recurso para poder pagar lo invertido por los concesionarios en la infraestructura carretera emitió pic's carreteros los cuales están cotizados en 5, 10, y 15 años los cuales estarán cotizados conforme al incremento de las Udis lo cual les representara una tasa de ganancia.

El rescate surge como un doble rescate; por un lado se salva a los concesionarios para que no asuman sus pérdidas ante las variables cambios en la economía mexicana y por otro lado salva la cartera vencida de los bancos que otorgaron créditos al por mayor a los concesionarios sin tomar en cuenta los riesgos que corría el sistema bancario ante la falta de liquidez.

Por otro lado en lo que respecta a los montos de las indemnizaciones solo se tomado en cuenta el costo final de la obra con el monto de la indemnización no se tomo en cuenta el incremento que hubo en algunos tramos carreteros en los cuales los incremento en la estimación de la obra en algunos tramos fueron arriba del 50% lo cual permito que inflaran precios los concesionarios en los materiales lo cual crearía un incremento total de las 15 carreteras de más de \$4, 566, 000,000.00.

Finalmente podemos concluir, que el rescate carretero fue totalmente injusto e inapropiado considerando el proceso de apertura y liberalización de nuestra economía,

donde los actores económicos deben correr el riesgo de perder o ganar dependiendo de su capacidad, y de las libres fuerzas del mercado, de tal forma que los concesionarios debieron responder de manera responsable a sus compromisos con la Banca aun con su mismo patrimonio como lo hacen todos y la mayoría de los pequeños y medianos empresarios de este país; no obstante el Estado rector decidió no solo solventar sus deudas con la banca, sino también indemnizarlos. En ese sentido el Estado Mexicano emplea un doble discurso, por una parte del discurso plantea un libre mercado y la libre competencia, aplicándolo a la pequeña y mediana empresa, y por otra, rescata a las grandes empresas premiando la ineptitud y corrupción de dichos empresarios, cuya voracidad y avaricia los llevo a agravar el problema del financiamiento. De esa manera el Estado Neoliberal promueve el neoliberalismo para los pobres y el Estado propietario para los ricos.

Los tecnócratas todavía no logran comprender el hecho de que, es necesario crear una política empresarial en donde los empresarios respondan de manera rápida y eficiente a los retos de la globalización, y por cuyos errores no tenga porque pagar la sociedad, en concreto se requiere crear empresarios capaces de operar y planear una industria competitiva que de soporte y promueva el crecimiento y desarrollo Nacional.

Si el Estado Mexicano fuera consecuente y equitativo con lo que dice y hace, entonces debió permitir que las carreteras fueran confiscadas por la banca por incumplimiento y puestas a remate, tal y como se ha hecho con la gran cantidad de activos confiscados a la gran cantidad de deudores de la banca, de esa manera, el Estado podría haber entrado como postor y rescatar la infraestructura a precios caídos, sin necesidad de indemnizar a las grandes empresas constructoras; o podría haber negociado el rescate en condiciones menos onerosas, ya que a los empresarios tampoco les convenía el deterioro y pérdida de dicha infraestructura. Los cuales nunca llegaron a comprender que la inversión en este rubro era de maduración en el largo plazo y no para intentar recuperarla a través de elevadas cuotas al transito vehicular y solo conservaron las autopistas que representaban altos niveles de ganancia.

Por lo que la sociedad en su conjunto es la que finalmente debe pagar la ineficacia y la incompetencia de los empresarios que hubiera sido mas conveniente que el estado invirtiera en dicha infraestructura aunque su crecimiento fuera mas lento sin embargo al poner a la iniciativa privada el costo final de la infraestructura se incremento catastróficamente creando una deuda publica que recaerá sobre los mexicanos hasta el pago total de la deuda en el año 2012.

9.- BIBLIOGRAFÍA

Carmona, Fernando.

“Una Alternativa al Neoliberalismo”

Editorial, Nuestro Tiempo

México, 1993

González Casanova , Pablo.

“México Hacia el 2000”

Editorial, Nueva Sociedad Unitaria

México, 1989

Petras, James

“Neoliberalismo en América Latina”

Editorial, Homo Sapiens

México, 1997

Huerta G, Arturo.

“La Política Neoliberal de Estabilización Económica en México”

Editorial Diana

México ,1994

Rodríguez, Octavio.

“La Teoría del Subdesarrollo de la CEPAL”

Editorial siglo XXI

México, 1980

Cockcraft D, James

“La Esperanza de México”

Editorial siglo XXI

2001.

Ramírez Fundes, Jaime Torres Maldonado, Eduardo J

“Reforma del Estado Políticas Publicas y Problemas Socioeconómicos del México Contemporánea”

Editorial Universidad Autónoma de México.

México, 2001

Rivera Ríos, Miguel Ángel

"México en la Economía"

Editorial Jus. S.A de C.V

México,2000.

Keynes Jhon. M.

"Teoría general de la Ocupación el Interés y el Dinero".

Editorial, Fondo de Cultura Económica

México, 1963.

Calva, Jose Luis

"EL modelo Neoliberal Mexicano"

Editorial, Fundación Friedrich Ebert.

Mexico,2001.

Elmar Almater y Malinkodf Brigit

"Las Limitaciones de la Globalización"

Editorial, Siglo XXI.

México, 2002.

Basave Jorge y Davad Alejandro.

"Globalización y Alternativas Influyentes en el Siglo XXI".

Editorial, Porrúa.

México,2002.

Gambrill, Mónica.

"La Globalización y sus Manifestaciones en América del Norte"

Editorial, UNAM.

México, 2002.

Dávila Aldás, Francisco .R.

"Globalización Integración en América Latina Norteamericana y Europa".

Editorial, Fontanera

México,2002

- Estay Jaime, Giron Alicia y otros
“*La Globalización de la Economía Mundial*”
Editorial, Porrúa
México, 1999.
- Petras James y Veltmeyer Henry.
“*La Globalización desenmascarada el Imperialismo del siglo XXI*”
Editorial, Porrúa
México, 2003.
- Guillen Romo, Hector.
“*La contrarrevolución Neoliberal en México*”
Editorial, Era
México, 2001
- Martinez Limon ,Enrique
“*Secretaria de Comunicaciones y transportes*”
Editorial, Grupo Bravo
Mexico, 2000
- Ortiz Wadgymar, Arturo
“*Política Económica de México (1982-2000) El Fracaso Neoliberal*”
Editorial, Nuestro Tiempo S.A.
México, 1989
- Montes, Pedro
“*El desorden Neoliberal*”
Editorial, trotta S.A.
Madrid ,1996
- Saxe Fernández, Jhon
“*Globalización: Critica a un paradigma*”
Editorial, Plaza Janes
Año, 1999
- Gambrill , Mónica
“*La Globalización y sus Manifestaciones en América del Norte*”

Secretaría de Comunicaciones y Transportes
Subsecretaría de Infraestructura
Programa de Rescate Carretero
Libro Blanco "Guadalajara- Zapotlanejo"
Diciembre 1998 p. 5000

Secretaría de Comunicaciones y Transportes
Subsecretaría de Infraestructura
Programa de Rescate Carretero
Libro Blanco "Libramiento Poniente de Tampico"
Diciembre 1998 p. 5000.

Secretaría de Comunicaciones y Transportes
Subsecretaría de Infraestructura
Programa de Rescate Carretero
Libro Blanco "Cárdenas- Agua Dulce"
Diciembre 1998 p. 5000.

Secretaría de Comunicaciones y Transportes
Subsecretaría de Infraestructura
Programa de Rescate Carretero
Libro Blanco "Champ ton -Campeche"
Diciembre 1998 p. 5000.

Secretaría de Comunicaciones y Transportes
Subsecretaría de Infraestructura
Programa de Rescate Carretero
Libro Blanco "Guadalajara - Tepic"
Diciembre 1998 p. 5000.

Secretaría de Comunicaciones y Transportes
Subsecretaría de Infraestructura
Programa de Rescate Carretero
Libro Blanco "Torreon - Saltillo"
Diciembre 1998 p. 5000.

Secretaría de Comunicaciones y Transportes
Subsecretaría de Infraestructura
Programa de Rescate Carretero

Editorial, "UNAM"
Año, 2002.

Secretaría de Comunicaciones y Transportes
Subsecretaría de Infraestructura
Libro Blanco "Cadereyta- Reynosa"
Programa de Rescate Carretero
Diciembre 1998 p. 5000

Secretaría de Comunicaciones y Transportes
Subsecretaría de Infraestructura
Programa de Rescate Carretero
Libro Blanco "Mazatlán- Culiacán"
Diciembre 1998 p. 5000

Secretaría de Comunicaciones y Transportes
Subsecretaría de Infraestructura
Programa de Rescate Carretero
Libro Blanco "Mará vatio- Zapotlanejo"
Diciembre 1998 p. 5000

Secretaría de Comunicaciones y Transportes
Subsecretaría de Infraestructura
Programa de Rescate Carretero
Libro Blanco "Chamapa - Lechería"
Diciembre 1998 p. 5000

Secretaría de Comunicaciones y Transportes
Subsecretaría de Infraestructura
Programa de Rescate Carretero
Libro Blanco "Zapotlanejo -Lagos de Moreno"
Diciembre 1998 p. 5000

Secretaría de Comunicaciones y Transportes
Subsecretaría de Infraestructura
Programa de Rescate Carretero
Libro Blanco "Gómez Palacio- Corralitos"
Diciembre 1998 p. 5000

Libro Blanco "Monterrey – Nuevo Laredo"
Diciembre 1998 p. 5000.

Secretaría de Comunicaciones y Transportes
Subsecretaría de Infraestructura
Programa de Rescate Carretero
Libro Blanco "Puente - Zacatal"
Diciembre 1998 p. 5000.

Secretaría de Comunicaciones y Transportes
Subsecretaría de Infraestructura
Programa de Rescate Carretero
Libro Blanco "León Lagos de Moreno Aguascalientes"
Diciembre 1998 p. 5000.

ARTICULOS.

Aguilar, Maria Luisa. "El fideicomiso de Apoyo para el Rescate de Autopistas".
Revista Contra línea junio México 200.

Plan Nacional de Desarrollo "Poder Ejecutivo"
México 1988-1994.

Secretaria de Hacienda y Crédito Publico "Cuenta de la Hacienda Publica Federal
1993, anexo IX, México1993.

Saxe Fernández, Jhon
"La Privatización del Sector Estratégico y las Exigencias de Mercado
Revista Memoria 2000 Pág. 5

Ruiz, Sacristán
"Casi nada pagará el gobierno por rescatar las carreteras"
Revista Untitled Document México 19 de Octubre 2000.

Fabre Pruneda, Luis.
"Medidas instrumentadas a favor de los Deudores de la Banca"
El Financiero 23 de Junio de 1998.

Delgadillo Bárcena., Mayela

“Autopistas al Infierno”; Revista Expansión Vol. 29 # 728; Noviembre 5 de 1997
pp.138-149.

DIRECCIONES ELECTRONICAS:

www.shcp.gob.mx

www.banxico.gob.mx

www.inegi.gob.mx

www.ipab.gob.mx

www.untitled.document.com.mx