



2

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO
FACULTAD DE ECONOMÍA

**TESINA QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE LICENCIATURA EN
ECONOMÍA PRESENTA:**

SOAD ABOLHOSEN PÉREZ

**PROYECTOS DE INVERSIÓN ASOCIADOS CON EL USO Y
APROVECHAMIENTO DE LOS DERECHOS DE VÍA**

PARADORES DE SERVICIOS

**PROPUESTAS PARA LA ACTUALIZACIÓN DEL MARCO ECONÓMICO Y
LEGAL**

ASESOR: LIC. DAVID MÁRQUEZ AYALA

MARZO DE 2002



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.

**A LA MEMORIA DE MI ADORADA MADRE QUIEN ME ACOMPAÑÓ Y CASI
CURSÓ LA CARRERA CONMIGO**

**A MIS HIJOS ALEJANDRA Y ALBERTO PASARELL ABOLHOSEN, CON
TODO MI AMOR Y ORGULLO**

**A MIS AMADÍSIMAS NIETAS PAULINA Y ANDREA, QUE ILUMINAN ESTA
MARAVILLOSA ETAPA DE MI VIDA**

CON INFINITO AGRADECIMIENTO PARA:

- **LA UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO POR TENER EL GRAN PRIVILEGIO DE PERTENECER A SU COMUNIDAD**

- **MIS MAESTROS, AMIGOS, COMPAÑEROS Y PERSONAL ADMINISTRATIVO DE LA FACULTAD DE ECONOMÍA**

- **DAVID MÁRQUEZ AYALA POR EL INTERÉS Y TIEMPO DEDICADOS A LA ASESORÍA DEL TRABAJO Y SUS ATINADAS SUGERENCIAS Y COMENTARIOS**

- **ARMANDO LABRA MANJARREZ, ABRAHAM APARICIO CABRERA, LAURA CASILLAS VALDIVIA Y SAÚL HERRERA AGUILAR MIEMBROS DISTINGUIDOS DEL JURADO, POR SUS CONSEJOS Y VALIOSO APOYO**

- **CAMINOS Y PUENTES FEDERALES DE INGRESOS Y SERVICIOS CONEXOS POR PROPORCIONARME LOS CONOCIMIENTOS Y LA EXPERIENCIA PARA ELABORAR EL PRESENTE TRABAJO**

ÍNDICE

CONTENIDO	PÁGINA
INTRODUCCIÓN	4
I. EL SECTOR CARRETERO DE CUOTA EN MÉXICO	8
I.1. Origen y desarrollo de la infraestructura carretera de cuota	8
I.2. Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos	13
I.2.1. Antecedentes	13
I.2.2. Funciones generales	14
I.2.3. Infraestructura bajo su responsabilidad	16
a) Red Propia	16
b) Red Contratada	19
c) Red Rescatada Farac	20
d) Proyectos con inversión financiera de Capufe	23
I.2.4. Aforo e ingreso de la red operada por Capufe	23
I.3. La necesidad de una estructura moderna de servicios	28
II. CONCEPTUALIZACIÓN DEL PARADOR DE SERVICIOS	29
II.1. Antecedentes	29
II.1.1. Experiencia internacional	30
II.1.2. Situación nacional	33
II.2. Servicios	34
II.2.1. Servicios básicos obligatorios	34
II.3. Definición de proyectos de inversión sujetos a autorización	35
II.3.1. Dentro del derecho de vía	35
a) Instalaciones marginales en el derecho de vía.	36
b) Casetas de entrega de mercaderías en puentes internacionales	36
II.3.2. En terrenos adyacentes al derecho de vía	37
a) Servicios vehiculares	37
b) Servicios de consumo	37
c) Servicios de comunicación y atención al cliente	37
d) Servicios de hospedaje	38
e) Servicios generales para transportistas	38
II.4. Paradores de servicios	39
II.4.1. Definición de parador	39
II.4.2. Elementos de servicio	40
II.4.3. Tipos de paradores	41
a) Básico	41
b) Turístico	41
c) Camionero	42
III. LINEAMIENTOS GENERALES DE OPERACIÓN, CRITERIOS DE INTEGRACIÓN Y DE LOCALIZACIÓN DE LOS PARADORES	44
III.1. Lineamientos generales de operación	44
III.1.1. Servicios de combustibles	44
III.1.2. Servicios de alimentación	45
III.1.3. Servicios de hospedaje	45

III.1.4.	Servicios a transportistas	46
III.2.	Criterios de Integración y de Localización	47
III.2.1.	Aforo y composición vehicular	48
III.2.2.	Vocación de la carretera	48
III.2.3.	Características de la carretera	49
a)	Longitud del tramo carretero	49
b)	Tipo de carretera	49
c)	Servicios públicos	50
III.2.4.	Servicios existentes	50
III.2.5.	Demanda de servicios	51
III.2.6.	Rentabilidad de la inversión	51
IV.	FORMULACIÓN DEL PROYECTO DE INVERSIÓN	52
IV.1	Análisis de factibilidad	53
IV.2	Estudio de mercado	53
IV.3	Estudio técnico	54
IV.4	Estudio financiero	57
IV.5	Evaluación financiera	58
V.	PROBLEMÁTICA Y PROPUESTA PARA LA APLICACIÓN DE CONTRAPRES- TACIONES ECONÓMICAS POR EL USO Y APROVECHAMIENTO DE LOS DERECHOS DE VÍA	60
V.1.	Para instalaciones dentro del derecho de vía	61
V.2.	Para instalaciones en terrenos adyacentes al derecho de vía	62
V.3.	Consecuencias	64
VI.	IDENTIFICACIÓN DE LA PROBLEMÁTICA OPERATIVA Y PROPUESTAS DE SOLUCIÓN	67
VI.1.	Instrumentación de políticas y lineamientos nacionales y particulares sobre el uso y aprovechamiento de los derechos de vía.	67
VI.2.	Marco legal	70
VI.2.1.	Estatuto Orgánico de Capufe	71
VI.2.2.	Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal	74
VI.2.3.	Reglamento para el Aprovechamiento del Derecho de Vía de las Carreteras Federales y Zonas Aledañas	83
VI.3.	Procedimientos de autorización y promoción	94
VI.3.1.	Funciones de Capufe	94
VI.3.2.	Procedimientos internos en Capufe	95
VI.3.3	Propuesta de promoción para la instalación de paradores de servicios	99
	CONCLUSIONES	103
	BIBLIOGRAFÍA	105
	ÍNDICE DE CUADROS	
	Cuadro 1 Infraestructura Carretera Nacional 1990-2000	12
	Cuadro 2 Infraestructura carretera de la red propia de Capufe 1994-2000	17
	Cuadro 3 Puentes nacionales de la red propia de Capufe 1994-2000	18
	Cuadro 4 Puentes internacionales de la red propia de Capufe 1994-2000	18
	Cuadro 5 Infraestructura carretera de la red contratada de Capufe 1994-2000	20
	Cuadro 6 Puentes nacionales e internacionales de la red contratada de Capufe 1994-2000	20
	Cuadro 7 Red Rescatada Farac operada por Capufe Agosto de 1998-2000	22
	Cuadro 9 Comportamiento del aforo en la infraestructura operada por Capufe 1995-2000	26
	Cuadro 10 Comportamiento del ingreso en la infraestructura operada por Capufe 1995-2000	27

INTRODUCCIÓN

El presente trabajo tiene el objeto de determinar el método idóneo para identificar, promover y desarrollar proyectos de inversión asociados con el uso y aprovechamiento de los derechos de vía, y en particular los identificados como *Paradores de Servicios* en las carreteras de cuota del país a cargo de Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos (Capufe), organismo público descentralizado del Gobierno Federal de México, que opera, administra, conserva y proporciona mantenimiento a la mayoría de las carreteras y puentes de cuota del país. Asimismo, se analizan algunas imprecisiones legales y reglamentarias que interfieren con el fluido desarrollo de estos proyectos y se incluyen propuestas de corrección

La infraestructura carretera de cuota o de altas especificaciones, debe contar con servicios de calidad y en número suficiente para satisfacer las necesidades de los usuarios, haciendo que su trayecto se realice con rapidez, comodidad y seguridad. Existen los *servicios obligatorios* a cargo del concesionario-operador de las carreteras, por ejemplo, el servicio médico, el seguro carretero y las torres de auxilio vial, que se otorgan como beneficio por la cuota que pagan los usuarios; y por otra parte los proyectos de inversión sujetos a autorización por parte de las autoridades federales y que se refieren a los *servicios complementarios* (servicios comerciales) proporcionados por personas físicas o morales en zonas aledañas a las carreteras y a las *instalaciones marginales* dentro del derecho de vía, éstas últimas se refieren a cableados de fibra óptica, ductos, torres de transmisión de señales, etcétera, que no constituyen un servicio directo al usuario, pero que, conjuntamente con los servicios complementarios pueden generar ingresos adicionales en la red carretera concesionada.

En el ámbito nacional, los *servicios complementarios* y las *instalaciones marginales* son relativamente novedosos y aún no se cuenta con el marco legal adecuado que defina con claridad las políticas, criterios y lineamientos generales, que deriven en la definición de las atribuciones, obligaciones y procedimientos de cada una de las instancias

públicas y privadas involucradas en la materia, debido a lo cual, los programas que se han elaborado no han tenido el éxito esperado y se ha frenado su desarrollo.

En México durante los últimos doce años se incrementó de manera importante el número y kilómetros de carreteras y puentes de cuota, sin embargo, existe una amplia variedad de servicios comerciales que se han desarrollado a la vera de las carreteras, sin ninguna planeación y regulación, lo que ha propiciado su proliferación irregular y desordenada, en especial en las autopistas más antiguas.

Dentro de la amplia gama de proyectos de inversión susceptibles de ser realizados a lo largo de las carreteras y puentes nacionales, se han identificado y definido una serie de servicios que se proporcionan en conjuntos o conglomerados arquitectónicos, denominados *Paradores de Servicios*, es a este tipo de proyectos que se enfoca este trabajo.

La estructura se compone -además de la introducción, índice, conclusiones y bibliografía- de seis capítulos que se describen brevemente a continuación:

En el primer capítulo se hace referencia a la evolución del Sector Carretero en México, con la advertencia de que las estadísticas existentes acerca de la totalidad de autovías de cuota en operación y su kilometraje son escasas y difieren de una fuente a otra. Por lo tanto, se hace énfasis en la información referente a Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos, la infraestructura carretera bajo su responsabilidad administrativa y operativa; al crecimiento y composición del aforo vehicular; y, al comportamiento del ingreso por peaje, todo ello, como marco de referencia para el tema central de este trabajo.

La conceptualización general del *Parador de Servicios*, se presenta en el capítulo dos, e incluye los antecedentes y las experiencias de otros países en la prestación de servicios comerciales en las carreteras, su incipiente desarrollo en México, así como los beneficios económicos derivados de su instalación. Se identifican los servicios básicos obligatorios para el concesionario de una carretera de altas especificaciones, las

instalaciones marginales, y los servicios complementarios sujetos a autorización. Posteriormente se incluye una breve definición de los servicios más comunes que se sugiere proporcionen los diferentes *Paradores de Servicios*.

En el capítulo tres se establecen los lineamientos generales de operación que deben observar estos establecimientos, así como los criterios básicos a ser considerados para integrar determinados servicios, mismos que conformarán los tres tipos de parador que se han identificado: *básico, turístico y camionero*. Dichos criterios se basan fundamentalmente en las características de cada una de las carreteras, como son el aforo vehicular, su composición, los aspectos técnicos de las autopistas y la disponibilidad de servicios públicos, elementos que permiten determinar la vocación de la carretera y los tipos de paradores que se deben promover. Como complemento a lo anterior se presentan los criterios de localización.

De manera enunciativa en el capítulo cuarto se hace referencia a los aspectos más importantes que deben considerar los inversionistas privados para la formulación del proyecto de inversión, y tener así los elementos suficientes para determinar una inversión exitosa, como son: el análisis de factibilidad, y los estudios de mercado, técnico y financiero.

La problemática que se ha presentado para definir, calcular y establecer las tarifas y cuotas por concepto de contraprestaciones económicas para los proyectos relacionados con el uso y aprovechamiento del derecho de vía, se encuentran en el capítulo quinto, e incluyen los que se instalan en el derecho de vía y los que se ubican en terrenos adyacentes, al efecto se plantean mecanismos para su solución.

El capítulo sexto aborda los problemas que enfrentan tanto los concesionarios-operadores de las carreteras, como los inversionistas interesados en instalar paradores de servicios. Éstos consisten, además de la falta de políticas, criterios, y lineamientos generales, en el inadecuado marco legal que rige estas actividades y en la necesidad de establecer procedimientos internos y externos ágiles para obtener las autorizaciones

correspondientes. Las modificaciones propuestas al marco económico-legal se presentan en cuadros con el contenido actual y la propuesta de solución; adicionalmente se proponen los procedimientos internos para la programación, aprobación y promoción de proyectos de inversión y en especial para la instalación de *Paradores de Servicios* en las carreteras de altas especificaciones de México.

Cabe aclarar que debido a lo específico e innovador de los programas relacionados con el uso y aprovechamiento de los derechos de vía en México, el trabajo se ha basado fundamentalmente en la investigación y en los documentos elaborados en Capufe -en los cuales he participado directamente- así como en el análisis de las experiencias mexicanas y las de otros países, razón por la cual la bibliografía utilizada resulta limitada.

I EL SECTOR CARRETERO DE CUOTA EN MÉXICO

I.1 Origen y desarrollo de la infraestructura carretera de cuota

En el presente apartado se hace una referencia no exhaustiva sobre la evolución de la infraestructura carretera de cuota en México debido a la escasez de cifras oficiales homogéneas y estadísticas confiables, acerca del número de carreteras y su longitud, construidas y operadas por concesionarios privados durante las administraciones de 1988-1994 y 1994-2000. Por lo tanto, la información se circunscribe a la disponible de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (memoria 1988-1994), datos proporcionados en la Dirección de Planeación y la Unidad de Autopistas de Cuota de la Subsecretaría de Infraestructura, las cifras consignadas en el Sexto Informe Presidencial presentado en septiembre de 2000 elaboradas por la propia Secretaría, y en especial de las estadísticas históricas de Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos. Cabe mencionar que el análisis se enfoca preferentemente a las carreteras ya que los puentes no son de interés para la instalación de paradores de servicio.

La construcción de autopistas y carreteras de cuota en México se inició a mediados del siglo pasado con la construcción de la autopista México-Cuernavaca inaugurada en 1952. En esa década también se construyeron: el camino directo de dos carriles que va de Puente de Ixtla a Iguala (1954), y en 1958 se puso en operación la autopista México-Querétaro.

Durante los siguientes veintiocho años de 1960 a 1988, únicamente se agregaron ocho autovías a la red administrada por Capufe, entre las que destacan por su importancia las autopistas México-Puebla y Querétaro-Irapuato inauguradas en 1962, Puebla-Córdoba en 1966, y la autopista Tijuana-Ensenada puesta en operación en 1967.

Según datos de la Memoria 1988-1994 de la SCT, en febrero de 1989 los sectores social y productivo del país suscribieron un convenio con el Gobierno Federal para

impulsar un programa para la construcción y operación de cuatro mil kilómetros de carreteras y puentes de cuota bajo la coordinación de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Durante la primera fase del programa se otorgaron 42 concesiones para la construcción y operación de 33 carreteras, dos libramientos, cuatro puentes internacionales y dos nacionales.

En 1993 continuó la segunda etapa del programa con la entrega de diez nuevas concesiones, de las cuales siete correspondieron a tramos de autopistas, dos a puentes internacionales y la otra a un libramiento.

La misma publicación consigna que en octubre de 1993 se tenían concluidos 6 mil 332 kilómetros *nuevos* de autopistas, es decir 2 mil 332 kilómetros más de lo comprometido y que quedaban 647 kilómetros en proceso de construcción. El monto de las inversiones para el Programa Nacional de Autopistas alcanzó la cifra de 50 mil millones de nuevos pesos, de los cuales el 30 por ciento, (15 mil millones) fue aportado por los concesionarios, el cinco por ciento (2 mil 500 millones) por los gobiernos de los estados, y el 12 por ciento (6 mil millones) por el Gobierno Federal. El apoyo de la banca nacional para el financiamiento crediticio ascendió a 26 mil 500 millones de pesos, correspondientes al 53 por ciento restante.

De acuerdo a estos datos se infiere que si a los nuevos kilómetros reportados como construidos, se le aumentan los 872 kilómetros de carreteras, los 9.5 de puentes de cuota de la red propia de Capufe, y los 647 kilómetros que estaban en vías de conclusión, en México tendrían que haber más de 7 mil 800 kilómetros de infraestructura carretera de altas especificaciones. Sin embargo, según cifras de la Unidad de Autopistas de Cuota, dependiente de la Subsecretaría de Infraestructura de la SCT, en abril de 2001 la red total de carreteras en México está integrada por 322 mil 856 kilómetros, de los cuales en números redondos, sólo 6 mil 276 corresponden a 52 tramos de carreteras y puentes de cuota; 41 mil 827 kilómetros a carreteras libres; 63 mil 405 son carreteras estatales; los caminos rurales ascienden a 158 mil 286 kilómetros y los restantes 53 mil 062 kilómetros se refieren a brechas mejoradas. Si se

toman como base estas cifras, en la actualidad Capufe opera, administra y proporciona mantenimiento a 4 mil 737 kilómetros, divididos en tres redes: la Red Propia, la Red Contratada y la Red Farac, es decir el 75.5 por ciento del total de infraestructura de cuota en México. Además conserva inversión financiera en siete autopistas cuya longitud asciende a los 609 kilómetros.

Las cifras del Sexto Informe de Gobierno de la administración pasada (cuadro 1) muestran el comportamiento de la infraestructura carretera nacional desde 1990 hasta el año 2000, aunque las cifras son preliminares para 1999 y estimadas para el último año, del análisis se desprenden algunas diferencias con los datos actuales obtenidos en la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, y dudas en algunos renglones como los siguientes:

- Según el informe, las autopistas de cuota tuvieron un crecimiento acelerado y constante de 1990 hasta 1994 al pasar de mil 791 kilómetros en el primer año a los casi 6 mil 300 kilómetros en el último, es decir que dicha cifra coincide con la infraestructura de cuota actual, por lo tanto no se incrementó de 1995 a 2000. Sin embargo, el mismo documento presentado en septiembre de 2000, estimó que para ese mismo año se encontraban en operación siete mil kilómetros de caminos y puentes de cuota, setecientos kilómetros más de los que operan en 2001.
- Otro dato que llama la atención se refiere a que los caminos rurales y las brechas mejoradas en todo el periodo no registran cambios sustanciales, excepto en 1993-1994, cuando ambos se incrementan en más de 50%. El cuadro 1 indica que los caminos rurales pasan de poco más de 100 mil kilómetros en 1993, a 151 mil 351 kilómetros en el año siguiente, es decir se construyeron en un año 51 mil kilómetros de caminos rurales y más de 17 mil kilómetros de brechas mejoradas en el mismo lapso, ya que pasaron de 33 mil kilómetros a 50 mil 536 kilómetros. Al respecto la única explicación que se proporciona es que a partir de 1994 las cifras no son comparables con las anteriores debido a cambios en la metodología en la captación de la información, sin embargo no sucede lo mismo para los demás conceptos.

Acerca del desarrollo de la infraestructura carretera no se puede omitir mencionar lo sucedido con el rescate carretero. Como es sabido el programa de concesiones carreteras se colapsó financieramente con la crisis desatada en 1995 y el 27 de agosto de 1997, se publicó en el Diario Oficial de la Federación el Decreto Presidencial donde se declara el rescate, por utilidad e interés público, mediante una indemnización, de diversas concesiones de autopistas y puentes federales de cuota otorgadas a particulares (23 en ese momento), así como la constitución de un fideicomiso público paraestatal en el Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos, S.N.C. (Banobras), el cual a su vez se encargaría de cubrir la indemnización a los concesionarios.

Un año más tarde, en agosto de 1998, Banobras y Capufe firmaron un contrato de prestación de servicios mediante el cual Capufe se comprometió a operar, administrar y proporcionar mantenimiento a la infraestructura carretera rescatada y radicada en el Fideicomiso de Apoyo para el Rescate de Autopistas Concesionadas (Farac), con lo cual la red operada por Capufe casi de improviso se triplicó.

Las demás concesiones otorgadas también a particulares y a gobiernos estatales que no presentaron problemas de similar gravedad quedaron vigentes, algunas de ellas son operadas por Capufe mediante contratos firmados entre las partes desde antes del rescate.

CUADRO 1
INFRAESTRUCTURA CARRETERA NACIONAL 1990-2000

CONCEPTO	1990	1991	1990	1992	1991	1993	1992	1994	1993	1995	1994	1996	1995	1997	1996	1998	1997	1999 ^{p/}	1998	2000 ^{m/}	0099	
RED NACIONAL DE CARRETERAS																						
Inversión (millones de pesos de 1993) 2/	3,157.1	8,791.7	178%	8,704.7	-1%	9,663.6	11%	14,695.4	52%	4,617.1	-69%	5,392.8	17%	2,943.4	-45%	2,913.1	-1%	2,457.4	-16%	2,559.4	4%	
Construcción, modernización y reconstrucción	2,780.0	8,374.0	201%	8,445.8	1%	8,696.2	3%	13,893.1	60%	3,833.1	-72%	4,513.3	18%	2,224.7	-51%	1,742.1	-22%	1,478.4	-15%	1,486.9	1%	
Conservación	377.1	417.7	11%	258.6	-38%	967.3	274%	802.4	-17%	784.0	-2%	879.4	12%	718.6	-18%	1,171.0	63%	979.0	-16%	1,072.5	10%	
Longitud total (kilómetros) 3/	238,235	241,962	1%	243,854	1%	245,183	1%	304,592	24%	306,404	1%	310,591	1%	313,604	1%	318,792	2%	329,532	3%	331,635	1%	
Por tipo de camino																						
Federal	47,504	48,485	2%	49,278	2%	49,954	1%	46,643	-7%	46,959	1%	47,370	1%	47,805	1%	48,041	0%	48,194	0%	48,948	2%	
Cuota 4/	1,761	2,662	51%	3,470	30%	4,668	35%	6,294	35%	6,308	0%	6,356	1%	6,394	1%	6,388	0%	6,429	1%	7,005	9%	
Libre	45,743	45,823	0%	45,808	0%	45,286	-1%	40,349	-11%	40,651	1%	41,014	1%	41,411	1%	41,653	1%	41,765	0%	41,943	0%	
Estatal	61,108	61,108	0%	61,736	1%	61,998	0%	56,062	-10%	56,901	1%	59,258	4%	60,984	3%	61,672	1%	62,344	1%	63,243	1%	
Rural	97,503	99,249	2%	99,722	0%	100,111	0%	151,351	51%	151,942	0%	153,531	1%	153,584	0%	157,463	3%	166,002	5%	166,452	0%	
Brechas mejoradas	33,120	33,120	0%	33,120	0%	33,120	0%	50,536	53%	50,602	0%	50,432	0%	51,231	2%	52,416	2%	52,992	1%	52,992	0%	
Por estado superficial																						
Pavimentadas	83,925	85,931	2%	87,433	2%	88,371	1%	93,868	6%	95,916	2%	98,717	3%	102,250	4%	104,023	2%	108,086	4%	110,918	3%	
Revestimiento 5/	118,472	119,610	1%	120,245	1%	120,666	0%	150,437	25%	150,100	0%	151,664	1%	148,336	-2%	151,541	2%	145,907	-4%	145,277	0%	
Otros 6/	36,838	36,421	-1%	36,178	-1%	36,146	0%	60,287	67%	60,388	0%	60,210	0%	63,018	5%	64,228	2%	75,539	18%	75,440	0%	
Por camión 7/																						
Dos camión	75,995	76,734	1%	77,331	1%	77,921	1%	81,019	4%	82,605	2%	84,684	3%	87,364	3%	88,243	1%	89,250	1%	91,299		
Cuatro o más camión	5,522	6,702	21%	7,607	14%	7,955	5%	8,263	4%	8,449	2%	8,912	5%	9,295	4%	9,434	1%	10,055	7%	10,478	4%	
Movimiento de vehículos en las																						
principales carreteras de cuota 8/	328,750	361,977	10%	376,992	4%	428,789	14%	532,988	24%	463,645	-13%	494,797	7%	538,377	9%	587,228	9%	634,031	8%	772,227	22%	
Concesionadas	44,765	79,629	78%	94,966	18%	114,326	20%	234,510	105%	226,964	-3%	181,060	-20%	193,013	7%	203,824	6%	221,576	9%	232,896	5%	
No concesionadas	283,985	282,348	-1%	282,026	0%	314,463	12%	298,478	-5%	236,681	-21%	247,697	5%	264,491	7%	282,478	7%	296,528	5%	408,638	38%	
Rescatadas 9/												66,040		80,873	22%	100,926	25%	115,927	15%	130,691	13%	
PORCENTAJES																						
Inversión en construcción, modernización y reconstrucción respecto a inversión total	88.1	95.2		97		90		94.5		83		83.7		75.6		59.8		60.2		58.1		
Inversión en conservación respecto a la inversión total	11.9	4.8		3		10		5.5		17		16.3		24.4		40.2		39.8		41.9		

1/ La suma de los parciales puede no coincidir con el total debido al redondeo de las cifras.

2/ Incluye la inversión de los gobiernos de los estados en el rubro de construcción y modernización y hasta 1996 incluye la de particulares en obras concesionadas en construcción de nuevos tramos en modernización.

Cifras deflacionadas con el índice de precios implícito en el PIB con base 1993=100. Para el año 2000 cifras deflacionadas con el índice de precios del PIB estimado en los criterios generales de política económica para el 2000.

3/ A partir de 1994 las cifras no son comparables con años anteriores, debido al cambio de metodología en la captación de la información a cargo de la dependencia. Hasta 1993 se consignaron cifras proporcionadas por las unidades centrales de la SCT, y desde 1994 se reportan datos de los 31 Centros SCT, en este caso las cifras asentadas corresponden a kms de carreteras en operación.

4/ Incluye los datos de la red a cargo de Capufe, de autopistas concesionadas y estatales de cuota.

5/ Se realizan en todos los caminos rurales, en caminos alimentadores estatales y de la red troncal.

6/ Incluye terracería y brechas mejoradas.

7/ Sólo incluye carreteras troncales federales y alimentadoras estatales pavimentadas y excluye caminos rurales.

8/ Se refiere al tránsito diario promedio anual

9/ Se refiere al aforo vehicular de las 23 autopistas rescatadas en agosto de 1997

p/ Cifras preliminares

m/ Cifras estimadas

FUENTE: Elaborado con cifras del Sexto Informe Presidencial de septiembre de 2000, página 198, sector Comunicaciones y Transportes.

I.2 Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos

En el sector de las comunicaciones y el transporte Capufe ha participado activamente desde hace medio siglo y se ha consolidado como un organismo que opera con eficiencia y eficacia, administra, conserva, da mantenimiento y proporciona servicios de alta calidad en los caminos y puentes de cuota a su cargo.

Capufe ha desempeñado un papel destacado en la vida social y productiva de México. En dicho lapso se han vivido etapas de desarrollo y crecimiento económico significativos, así como periodos de crisis profundas, especialmente en los últimos veinte años, en los que no ha sido posible alcanzar los niveles de vida deseables para la mayoría de los mexicanos.

Uno de los factores que inciden para alcanzar niveles satisfactorios de desarrollo económico y social en cualquier país, es contar con una amplia y eficiente red de comunicaciones terrestres, aéreas y marítimas, razón por la cual Caminos y Puentes, además de constituirse en la instancia modelo para administrar y operar infraestructura carretera, ha destinado, cuando las autoridades Federales así lo han determinado, cuantiosos recursos de sus excedentes económicos a la ampliación de la red carretera nacional.

I.2.1. Antecedentes

Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos tiene su antecedente más remoto en la Compañía Constructora del Sur, empresa subsidiaria de Nacional Financiera, creada por el Gobierno Federal en 1949, con el objeto específico de construir los primeros caminos de cuota del país: La autopista México-Cuernavaca de 62 kilómetros de longitud, y la vía corta Amacuzac-Iguala de 51 kilómetros. Una vez concluidos en 1952, se encomendó a esa empresa su administración y operación.

En 1958, por Decreto Presidencial se creó la entidad paraestatal denominada Caminos Federales de Ingresos, misma que en 1963 se convirtió en un Organismo Público Federal Descentralizado, modificando desde entonces su denominación y transformándose, conforme se ha incrementado la infraestructura que el Gobierno le ha encargado para su administración y operación, constituida por autopistas y puentes nacionales e internacionales de peaje, más un conexo industrial que elabora parte de los insumos que requiere para dar mantenimiento menor a dicha infraestructura. Además, se le ha conferido la responsabilidad de administrar, mediante convenio o contrato, caminos y puentes que han sido concesionados a particulares, instituciones financieras, y a gobiernos estatales.

I.2.2 Funciones generales

El Estatuto Orgánico de Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos, publicado en el Diario Oficial de la Federación del 31 de diciembre de 1999, contiene las últimas modificaciones aprobadas por el Consejo de Administración, de las cuales se derivan las funciones que le han sido encomendadas:

- I. Administrar y explotar por sí o a través de terceros, mediante concesión otorgada en términos de las disposiciones legales aplicables, los caminos y puentes federales que ha venido operando, así como en los que en el futuro se construyan con cargo a su patrimonio o le sean entregados para tal objeto.
- II. Llevar a cabo por sí o través de terceros, la conservación, reconstrucción y mejoramiento de dichas vías con cargo a su patrimonio.
- III. Proponer en los términos de ley a las autoridades competentes, las tarifas que se aplicarán para la explotación de las vías y los servicios que presta, así como percibir y disponer de su ingreso conforme a su presupuesto.
- IV. Administrar y explotar por sí o por terceros mediante concesión, los servicios conexos y auxiliares a las vías generales de comunicación a que se refieren las fracciones anteriores.

- V. Establecer, administrar y explotar en forma directa o a través de sus Entidades Subsidiarias, plantas industriales para producir bienes necesarios para la realización de su objeto o instrumentar la producción y distribución de estos bienes.
- VI. Construir, administrar y explotar por sí o por terceros, las instalaciones complementarias que requiera para el cumplimiento de su objeto.
- VII. Promover y fomentar la participación de particulares bajo el régimen de concesión en la construcción y explotación de caminos y puentes federales, conforme a los lineamientos que emita la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
- VIII. Participar, conforme a las disposiciones legales aplicables, en proyectos de inversión y coinversión, así como en todas las actividades inherentes a estos proyectos, para la construcción y explotación de las vías generales de comunicación a que se refiere este precepto; pudiendo afectar con tal propósito los ingresos provenientes de las vías que administra con la aprobación de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
- IX. Obtener financiamiento y créditos con cargo a su patrimonio, para la realización de su objeto, con sujeción a las disposiciones legales aplicables.
- X. Administrar caminos y puentes federales concesionados mediante la celebración de los convenios correspondientes.
- XI. Coadyuvar a solicitud de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en la inspección de las carreteras y puentes federales concesionados, y en su caso operar estos últimos.
- XII. Coadyuvar, a solicitud de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en la ejecución y operación del Programa de Caminos y Puentes Concesionados, y
- XIII. En general, celebrar y realizar todos los actos jurídicos derivados de la Ley Federal de las Entidades Paraestatales y los demás que sean necesarios para el cumplimiento de su objeto.

Como puede observarse, ninguna de estas funciones se refiere explícitamente a la posibilidad para Capufe de explotar el derecho de vía de las autopistas y puentes que administra, mediante la obtención de una contraprestación económica por los proyectos de inversión privada que se pueden desarrollar, ni a programas de promoción e instalación de paradores de servicio. Aún cuando los puntos I y IV, pudieran interpretarse en tal sentido, se requiere modificar o complementar el Estatuto Orgánico para incluir las atribuciones y las obligaciones específicas que le otorguen las autoridades federales, especificando en cuales casos y bajo que criterios se establecerían las tarifas o cuotas que se cobren como contraprestación económica.

1.2.3 Infraestructura bajo su responsabilidad

La infraestructura carretera que en la actualidad opera y administra Capufe se ha clasificado en tres grupos: Red Propia, Red Contratada, y Red Rescatada, en función de las responsabilidades que en diferentes tiempos y circunstancias se le han encomendado.

A continuación se analizan brevemente cada uno de estos grupos y se incluye además, un cuadro con los proyectos carreteros en los que el Organismo conservaba inversión financiera hasta diciembre de 2000. Para cada grupo se consigna en cuadros-síntesis la evolución registrada en los últimos seis años, en cuanto al número y tipo de obra que lo integra, la fecha de inicio de operaciones o de concesión, y los kilómetros atendidos por el Organismo. En la última parte de este capítulo se presenta, de manera resumida, el comportamiento que han tenido el aforo y el ingreso en el periodo 1995-2000 en cada una de las redes que atiende Capufe.

a) Red Propia

A finales de 1994, la red propia de Capufe estaba conformada por cinco autopistas y tres caminos directos, cuya longitud total ascendía a 872 kilómetros; así como de 29 puentes, de los cuales 17 son nacionales y 12 internacionales. En total, el Organismo

tenía 881.7 kilómetros bajo su responsabilidad, y un conexo industrial fabricante de pinturas y emulsiones, principalmente para consumo interno. A la fecha, esta red se ha incrementado con las concesiones que en mayo de 1997 le otorgó el Gobierno Federal de dos tramos carreteros: Palmillas-Querétaro, que forma parte de la autopista México-Querétaro, y La Rumorosa-Tecate, situado en la autopista Mexicali-Tijuana, además de conferirle la operación, administración y explotación de la autopista Cosoleacaque-Nuevo Teapa y el camino directo Arriaga-Huixtla. Por lo tanto, en la actualidad Capufe tiene bajo su responsabilidad directa 12 tramos carreteros con una extensión mil 226.4 kilómetros (cuadro 2) y los 29 puentes (cuadros 3 y 4), que elevan total, en números redondeados a mil 236 kilómetros.

**CUADRO 2
INFRAESTRUCTURA CARRETERA DE LA RED PROPIA DE CAPUFE
DICIEMBRE 1994-2000**

NOMBRE	TIPO DE OBRA	FECHA DE INICIO DE OPERACIÓN	1994 LONGITUD (KMS)	2000 LONGITUD (KMS)
Tijuana-Ensenada	Aut. 4 carriles	25/04/1967	89.540	89.540
Chapalilla-Compostela	Cam/dir. 2 carriles	17/08/1973	35.500	35.500
México-Querétaro (Tepetzotlán-Palimillas)	Aut. 4 y 6 carriles	1/11/1958	115.142	115.142
Querétaro-Irapuato	Aut. 4 y 6 carriles	12/02/1962	103.750	103.750
México-Puebla	Aut. 4 y 6 carriles	5/05/1962	110.910	110.910
Puebla-Córdoba	Aut. 4 carriles	29/03/1966	165.895	165.895
Cuacnopalan-Tehuacán-Oaxaca	Cam/dir. 2 carriles	29/11/1994	243.000	243.000
Rancho Viejo-Taxco	Cam/dir. 2 carriles	14/07/1996	8.340	8.340
México-Querétaro (Palmillas-Querétaro)	Aut. 4 y 6 carriles	01/11/1958		60.312
Cosoleacaque-Nuevo Teapa	Aut. 4 carriles	17/10/1984		34.000
Arriaga-Huixtla	Cam/dir. 2 carriles	20/12/1996		204.500
La Rumorosa-Tecate	Aut. 4 carriles	17/12/1998		55.500
TOTAL			872.077	1,226.389

FUENTE: Elaborado con cifras de la Dirección de Planeación y Desarrollo. CAPUFE
Aut. = Autopista, carretera con división entre los cuerpos A y B
Cam/dir. = Camino Directo, carretera de doble sentido sin división entre ambos.

CUADRO 3
PUENTES NACIONALES DE LA RED PROPIA DE CAPUFE 1994-2000

NOMBRE	ENTIDAD FEDERATIVA	FECHA DE INICIO DE OPERACIÓN	LONGITUD (KM)
Culiacán	Sinaloa	21/09/1962	0.433
Sinaloa	Sinaloa	01/09/1960	0.327
Pánuco	Veracruz	23/09/1961	0.179
Coatzacoalcos	Veracruz	18/03/1962	0.985
Alvarado	Veracruz	13/11/1964	0.530
Papaloapan	Veracruz	15/05/1966	0.288
Caracol	Veracruz	15/05/1966	0.164
Nautla	Veracruz	01/04/1967	0.214
Grijalva	Tabasco	20/12/1967	0.254
Usumacinta	Tabasco	16/05/1968	0.347
Cadereyta	Nuevo León	25/10/1968	0.179
La Piedad	Michoacán	17/04/1969	0.092
Tecolutla	Veracruz	28/04/1969	0.368
San Juan	Tamaulipas	04/07/1972	0.175
Tampico	Tamaulipas	21/11/1988	1.543
Tlacotalpan	Veracruz	12/10/1976	0.597
Dovalí Jaime	Veracruz	31/08/1984	1.268
TOTAL			7.943

FUENTE: Elaborado con cifras de la Dirección de Planeación y Desarrollo. CAPUFE

CUADRO 4
PUENTES INTERNACIONALES DE LA RED PROPIA DE CAPUFE 1994-2000

NOMBRE	ENTIDAD FEDERATIVA	FECHA DE INICIO DE OPERACIÓN	LONGITUD (KM)
Matamoros	Tamaulipas	16/06/1964	0.155
Camargo	Tamaulipas	12/08/1966	0.116
Miguel Alemán	Tamaulipas	01/06/1967	0.155
Reynosa	Tamaulipas	01/06/1967	0.112
Las Flores	Tamaulipas	16/03/1971	0.083
Ojinaga	Chihuahua	12/03/1973	0.121
Paso del Norte	Chihuahua	14/08/1973	0.216
Rodolfo Robles	Tamaulipas	31/05/1975	0.189
Piedras Negras	Coahuila	13/11/1975	0.113
Ciudad Acuña	Coahuila	25/05/1979	0.129
Nuevo Laredo	Tamaulipas	11/10/1979	0.108
Juárez-Lincoln	Tamaulipas	11/10/1979	0.159
TOTAL			1.656

FUENTE: Elaborado con cifras de la Dirección de Planeación y Desarrollo. CAPUFE

b) Red Contratada

El programa nacional de autopistas concesionadas iniciado en el sexenio 1988-1994, dio origen indirectamente a una nueva actividad que se adicionaría a las usuales de Capufe. Como resultado de la experiencia y capacidad para la administración, operación y mantenimiento de infraestructura carretera, a partir de esos años, le fue encargada la operación de una importante red concesionada a particulares, instituciones financieras y gobiernos estatales, quienes mediante convenio han contratado los servicios de Capufe para ese fin. De diciembre de 1994 a diciembre de 2000, en ese Descentralizado se operaron por cuenta de terceros nueve tramos carreteros, equivalentes a 579 kilómetros y seis puentes nacionales e internacionales, de esta manera, la longitud en conjunto de la red contratada ascendió a 580 kilómetros.

La autopista México-Cuernavaca y sus carreteras complementarias: la Pera-Cuautla, Puente de Ixtla-Iguala y Zacapalco-Rancho Viejo, pertenecieron a la Red Propia de Capufe desde su puesta en operación hasta el 6 de agosto de 1994, fecha en que se hipotecaron para apoyar la construcción de la supercarretera Cuacnopalan-Tehuacán-Oaxaca y se constituyó un fideicomiso en Nacional Financiera, el cual contrató los servicios de Capufe para operarlas. En enero de 2001, por disposición de las autoridades Federales y ya liberadas de la deuda se incluyeron en las concesiones otorgadas a Banobras, conocidas como Red Farac, por lo que la red contratada actual abarca 402.5 kilómetros de carreteras (cuadro 5) y poco más de un kilómetro de puentes nacionales e internacionales (cuadro 6).

CUADRO 5
INFRAESTRUCTURA CARRETERA DE LA RED CONTRATADA DE CAPUFE
DICIEMBRE 1994-2000

NOMBRE	TIPO DE OBRA	INICIO DE OPERACIÓN	1994-2000 LONG. KMS	2001 LONG. KMS
México-Cuernavaca (I)	Aut. 4/6 carriles	30/11/1952	61.540	
La Pera-Cuautla(1)	Cam/dir. 2 carriles	18/06/1965	34.165	
Puente de Ixtla-Iguala(1)	Cam/dir. 2 carriles	30/11/1954	63.578	
Zacapalco-Rancho Viejo(1)	Cam/dir. 2 carriles	05/04/1990	17.300	
México-Tizayuca	Aut. 4 carriles	11/11/1964	45.800	45.800
Guadalajara-Colima	Aut. 2 y 4 carriles	09/01/1989	146.000	146.000
Tepic-San Blas	Aut. 4 carriles	08/06/1989	20.500	20.500
Atzacomulco-Maravatio	Cam/dir. 2 carriles	02/11/1989	64.350	64.350
Culiacán-Las Brisas	Aut. 4 carriles	01/01/1991	125.800	125.800
TOTAL			579.033	402.450

FUENTE: Elaborado con cifras y datos de CAPUFE

(1) Estas carreteras pasaron a la red Farac en enero de 2001

Aut. = Autopista.- Carretera con división entre los cuerpos A y B

Cam/dir. = Carretera de doble sentido sin división entre ambos.

CUADRO 6
PUENTES NACIONALES E INTERNACIONALES DE LA RED CONTRATADA DE CAPUFE 1994-2000

NOMBRE	ENTIDAD FEDERATIVA	INICIO DE OPERACIÓN	1994 LONG KM	2000 LONG KM
Puentes nacionales				
Tuxpan	Veracruz	01/03/1961	0.457	0.457
San Miguel	Sinaloa	01/12/1992	0.070	0.070
Puentes internacionales				
Libre Comercio	Tamaulipas	01/11/1991	0.140	0.140
Zaragoza-Isleta	Chihuahua	01/11/1990	0.155	0.155
Solidaridad	Nuevo León	01/08/1991	0.180	0.180
Nuevo Amanecer(1)	Tamaulipas	01/11/1991	0.102	
Piedras Negras II(2)	Tamaulipas	30/09/1999		0.102
TOTAL			1.104	1.104

FUENTE: Elaborado con cifras de la Dirección de Planeación y Desarrollo. CAPUFE.

(1) Este Puente pasó a la red Farac operada por Capufe con el nombre de Reynosa Pharr en 1998.

(2) Inicia operaciones en 1999.

c) Red Rescatada Farac

El 14 de agosto de 1998, por instrucciones del Ejecutivo Federal, Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos asumió la responsabilidad de administrar, operar y proporcionar mantenimiento menor y mayor a las 23 obras de infraestructura carretera rescatadas por el Gobierno Federal y otorgadas en concesión a Banobras, de conformidad con las condiciones y reglas impuestas en el Marco Institucional acordado por la Comisión Intersecretarial de Gasto Financiamiento, y el Contrato de Prestación de Servicios suscrito con el Banco Nacional de Obras Públicas, S.N.C., institución fiduciaria en el Fideicomiso de Apoyo al Rescate Carretero (Farac).

La infraestructura que originalmente le fue entregada a Capufe constaba de 17 tramos carreteros concluidos y en operación (las autopistas Córdoba-Veracruz y La Tinaja-Cosoleacaque se consideraron como un solo proyecto porque formaban parte de una concesión), tres tramos en proceso de construcción y dos puentes. Posteriormente se han realizado cambios consistentes en excluir e incorporar nuevos proyectos a esta red, variaciones en el kilometraje cuando se ha concluido un camino, y en algunos casos se han dejado tramos libres de peaje, con los consecuentes ajustes al contrato. Por lo tanto, la Red Rescatada Farac operada por Capufe en la actualidad está constituida por 25 tramos carreteros, cuatro libramientos y cuatro puentes (dos nacionales y dos internacionales), cuya longitud total asciende a 3 mil 097 kilómetros.

Para hacer frente a la responsabilidad de operar y mantener más de 3 mil kilómetros, además de los casi mil 630 kilómetros que administraba antes de la celebración del contrato con Banobras, en Capufe se realizó un gran esfuerzo que culminó, en un breve lapso, con la implementación de las acciones que posibilitaron una transición ordenada y la aplicación de políticas homogéneas en la administración, operación y mantenimiento de la totalidad de la infraestructura bajo la responsabilidad operativa del Organismo, que a la fecha asciende a 4 mil 737 kilómetros.

En el cuadro 7 se consignan los datos de los caminos y puentes que Capufe operó inicialmente, así como los que a la fecha conforman la Red Rescatada Farac administrada por Capufe.

Como puede observarse el kilometraje de esta infraestructura descendió de 1998 a 2000; en el primer año se consideraron 3 mil 359 kilómetros y a la fecha, después de diversos ajustes, 3 mil 097 kilómetros, a pesar de que el número de obras aumentó. Entre las razones de este cambio están el que inicialmente se incluyeron carreteras en proceso de construcción, que al final se dejaron libres de peaje, y otras cuyo kilometraje programado era superior al de su conclusión.

CUADRO 7
RED RESCATADA FARAC OPERADA POR CAPUFE AGOSTO DE 1998-2000

NOMBRE	TIPO DE OBRA	FECHA DE CONCESIÓN	INICIO DE OPERACION	1998	2000
				LONG. KM(1)	LONG. KM(2)
Cuernavaca-Acapulco	Aut. 4 carriles	28/07/89	22/11/1990	262.780	262.580
Monterrey-Nuevo Laredo	Aut. 4 carriles		31/07/1991	170.323	123.100
Zapotlanejo-Lagos de Moreno	Aut. 4 carriles	18/04/90	1/05/1991	152.000	118.500
Córdoba-Veracruz	Aut. 4 carriles	27/02/90	11/06/1992	98.600	98.000
La Tinaja-Cosoleacaque	Aut. 4 carriles	30/11/90	20/10/1993	228.1000	228.000
León-Lagos de Moreno-Aguascalientes	Aut. 4 carriles	7/11/90	11/10/1992	116.000	103.850
Mazatlán-Culiacán	Aut. 4 carriles	12/11/90	01/10/1992	181.500	181.500
Cadereyta-Reynosa			01/04/1994	175.015	132.015
Campeche-Champotón	Aut. 4 carriles	25/02/91	13/01/1993	39.500	39.500
Chamapa-Lechería	Aut. 4 carriles		30/10/1994	27.345	27.300
Pto. México-La Carbonera	Aut. 4 carriles		01/05/1994	32.000	32.000
Maravatio-Zapotlanejo	Aut. 4 carriles		01/10/1993	309.700	309.700
Estación Don-Nogales	Aut. 4 carriles		21/10/1992	477.400	468.500
Guadalajara-Tepic	Aut. 4 carriles		25/02/1991	168.616	168.616
Guadalajara-Zapotlanejo	Aut. 4 carriles		01/08/1994	26.000	26.000
Gómez Palacio-Corralitos	Aut. 4 carriles	18/07/90	08/11/1994	180.300	151.300
Torreón-Saltillo	Aut. 4 carriles		01/08/1994	233.200	115.019
Cárdenas-Entronque Agua Dulce, Tab.(3)		16/11/93	09/11/2000	83.000	53.300
Matamoros-Reynosa	Aut. 4 carriles		30/04/1999	71.000	44.000
Santa Ana-Caborca-Sonoyta(3)				254.000	
Uruapan-Nueva Italia	Cam/dir. 2 carriles		21/06/2000		60.000
Pátzcuaro-Uruapan	Cam/dir. 2 carriles		17/09/1998		56.500
México-Cuernavaca(5)	Aut. 4/6 carriles		30/11/1952		61.540
La Pera-Cuautla(5)	Cam/dir. 2 carriles		18/06/1965		34.165
Puente de Ixtla-Iguala(5)	Cam/dir. 2 carriles		30/11/1954		63.578
Zacapalco-Rancho Viejo(5)	Cam/dir. 2 carriles		05/04/1990		17.300
Subtotal Carreteras				3,286.379	2,975.863
Libr. Oriente de Saltillo	Aut. 4 carriles		01/05/1994	21.400	21.000
Libr. Poniente de Tampico	Aut. 4 carriles	1/12/89	03/08/1991	14.219	14.478
Libr. Noreste de Querétaro	Aut. 4 carriles	7/12/90	13/03/1992	37.210	37.500
Lib. Rosario y Esquinapa	Aut. 4 carriles		13/01/2000		37.000
Subtotal Libramientos				72.829	109.978
Reynosa-Pharr, Tamaulipas(4)	Pte. Inter.		09/01/1995		2.629
Ignacio Zaragoza o Matamoros III	Pte. Inter.		30/04/1999		0.810
Zacatal, Campeche	Pte. Nal.	14/08/93	24/11/1994		3.861
Dr. Ignacio Chávez, Mich.(4)	Pte. Nal.		28/12/1999		4.033
Subtotal Puentes					11.333
TOTAL				3,359.208	3,097.174

FUENTE: Elaborado con cifras del Título de Concesión y el tercer adendum al mismo de fecha 14 de enero de 2000 e información de Capufe.

(1) La longitud de los tramos carreteros ha variado debido a diferencias en el título de concesión y el kilometraje efectivamente construido. Además se han liberado pequeños tramos y se han incorporado otros.

(2) Kilometraje actualmente operado por Capufe.

(3) Obra en construcción.

(4) Incluye los accesos al puente.

(5) Estas carreteras pasaron de la red contratada a la red Farac en enero de 2001.

Auto. = Autopista, carretera con división entre los cuerpos A y B

Cam/dir. = Camino Directo, carretera de doble sentido sin división entre ambos.

d) Proyectos con inversión financiera de Capufe

Hasta 1994 el Organismo participó en 21 de los 52 proyectos incluidos en el Programa Nacional de Autopistas Concesionadas aprobado por el Gobierno Federal. En diciembre de 1997, como consecuencia del rescate carretero, la Comisión Intersecretarial de Gasto-Financiamiento acordó dar de baja en los estados financieros de Capufe el valor contable de dos tramos carreteros y disminuir en la cuenta de su patrimonio doce obras. Al cierre del año 2000, Capufe mantenía inversión financiera en siete proyectos carreteros cuya longitud asciende a 609 kilómetros, a saber:

CUADRO 8
PROYECTOS CON INVERSIÓN FINANCIERA DE CAPUFE AL 31 DE DICIEMBRE DE 2000

NOMBRE	TIPO DE OBRA	FECHA DE CONCESIÓN	INICIO DE OPERACIÓN	2000 LONGITUD (KMS)
Tijuana-Tecate	Auto.4/6 carriles	28/11/89		42.000
San Martín Texmelucan-Tlaxcala	Auto. 4 carriles	15/03/90		25.500
Gómez Palacio-Cuencamé-Yerbanis	Auto. 4 carriles	18/07/90	Jun. 93	116.700
Libramiento Ote. de San Luis Potosí	Auto. 4 carriles	15/10/90	Nov. 92	33.700
Mérida-Cancún	Auto. carriles	5/12/90		250.000
Durango-Yerbanis	Auto. 4 carriles	24/04/92		105.300
Esperanza-Cd. Mendoza	Auto. 4 carriles	20/10/92		35.800
TOTAL				609.000

FUENTE: Elaborado con cifras de la Dirección de Planeación y Desarrollo. CAPUFE

I.2.4 Aforo e ingreso de la red operada por Capufe 1994-2000

El aforo se integra con dos elementos, el *vehicular* compuesto por automóviles, camiones, autobuses y motocicletas, y el *peatonal* exclusivo para los puentes internacionales; el comportamiento del aforo vehicular muestra de manera importante la capacidad de Capufe para operar, administrar, conservar y explotar los caminos y puentes de cuota del país. El aumento de esta variable, independientemente de los movimientos que presenten las tarifas, refleja en gran medida la calidad de los servicios con que cuenta el usuario de las autopistas operadas por ese organismo por el pago de su cuota, y que incluyen entre otros, instalaciones sanitarias, seguro vehicular, torres de auxilio vial para emergencias, servicio médico, servicio mecánico y de arrastre.

El ingreso procede de las tarifas que se aplican en las autopistas y puentes y son producto de estudios que realizan conjuntamente la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y Capufe. Dichos estudios toman en consideración las características físicas de cada camino o puente, la longitud, el estado físico de la infraestructura, y de manera especial, el tipo de vehículo que transita por ella. Las tarifas son revisadas, modificadas en su caso, aprobadas y establecidas por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público.

Tanto el aforo como el ingreso captados por Capufe se han incrementado en forma constante, en especial a partir de la compactación tarifaria puesta en vigor en 1995-1996, y a pesar de las difíciles circunstancias económicas que se suscitaron en diciembre de 1994. En los cuadros 8 y 9 se observa la evolución de ambos indicadores para cada una de las redes que opera el Organismo: Red Propia, Red Contratada, y Red Farac. Cabe aclarar que se ha incluido un renglón de subtotal con el objeto de identificar el comportamiento de estas dos variables sin la distorsión que representa la inclusión de la Red Farac a partir de 1998, y que los datos referentes al ingreso no incluyen el IVA ni muestran los efectos de la inflación.

El crecimiento del **aforo** en la Red Propia durante el periodo comprendido entre 1995 y 2000 fue de 36.23% y de 7.2% anual promedio. Cabe mencionar que en el último año se registró un decremento en puentes internacionales debido a la puesta en operación del puente nuevo Piedras Negras II, mismo que opera Capufe en la Red Contratada en detrimento del puente Piedras Negras I, que registró un decremento de 55% en el aforo vehicular. En 1995 cruzaron por los caminos y puentes de la red propia de Capufe 118 millones 798 mil 617 vehículos, y en el año 2000 la cifra se elevó a 161 millones 837 mil cruces.

El comportamiento del aforo en la Red Contratada, presentó un crecimiento sexenal de 21.27% y de 4.3% anual promedio. Este crecimiento anual presentó fluctuaciones importantes: de 1995 a 1996 aumentó un 2.07% al pasar de 53 millones 538 mil 171 a

54 millones 645 mil 226 cruces vehiculares; en 1997 el aforo se recuperó registrando un incremento del 5.18%; sin embargo, en el siguiente año 1998, sólo creció el 1.02%, es decir, en todo el año pasaron 599 mil vehículos más que en 1997. En los últimos dos años, 1999 y 2000, el crecimiento se observa más estable y consistente, 4.86% en el primero y 6.63% en el 2000. Conjuntamente, las dos redes (propia y contratada) que operó Capufe durante todo el sexenio (con algunas variantes), tuvieron un incremento del 31.58% de 1995 al 2000 y de 6.3% anual de promedio.

En lo concerniente a la Red Farac, de 1998 -año en que Capufe adquirió el compromiso de su operación- al 2000, el aforo tuvo el crecimiento más significativo de las tres redes, 37.62% (15.8% en 1999 y 19.1% en el 2000; 18.8% de promedio anual). Lo anterior puede explicarse en parte por la nueva administración y debido a que se bajaron las cuotas de peaje, mejoraron las condiciones físicas, se ampliaron los servicios a los usuarios, y además se incorporaron tres obras que en el momento del rescate se encontraban en proceso. Los incrementos son realmente espectaculares, más de 11 millones de cruces de 1998 a 1999 y 16.13 millones en el año 2000.

Respecto al **ingreso**, los resultados de la gestión analizada (1995-2000) fueron los siguientes: la Red Propia captó 201% más recursos en el año 2000 que en 1995, al pasar de casi mil 916 millones a más de 5 mil 765 millones de pesos corrientes, esto es, con un crecimiento no deflactado de 40.2% promedio); el ingreso en la Red Contratada en ese periodo creció 190% (38.1% anual); conjuntamente, estas dos redes elevaron su ingreso en 198% (39.6% anual). Los recursos captados en la Red Farac entre 1998 y 2000 arrojan un crecimiento del 67.31%, lo cual significa un crecimiento anual promedio de 33.7%, que no es comparable con los anteriores por el diferente contenido inflacionario.

El ingreso total captado por Capufe durante el sexenio, en pesos corrientes y con las variantes del caso, en especial por el impacto de la Red Farac, pasó de 2 mil 574 millones de pesos en 1995 a 12 mil 552 millones de pesos en el 2000.

CUADRO 9
COMPORTAMIENTO DEL AFORO EN LA INFRAESTRUCTURA CARRETERA OPERADA POR CAPUFE 1995-2000

CONCEPTO	1995	1996	Var % 96/95	1997	Var % 97/96	1998	Var % 98/97	1999	Var % 99/98	2000 Preliminar	Var % 00/99	Var % 00/95(3)
Red Propia	118,798,617	124,762,203	5.02	134,912,064	8.14	142,554,907	5.67	152,662,186	7.09	161,836,988	6.01	36.23
Caminos	67,796,643	72,003,436	6.21	80,522,948	11.83	86,642,894	7.60	93,911,111	8.39	102,034,576	8.65	50.50
Puentes Nacionales	25,314,522	26,265,648	3.76	27,837,668	5.99	28,640,083	2.88	29,413,145	2.70	31,822,390	8.19	25.71
Puentes Internacionales	25,687,452	26,493,119	3.14	26,551,448	0.22	27,271,930	2.71	29,337,930	7.58	27,980,022	-4.63	8.92
Red Contratada	53,538,171	54,645,226	2.07	57,477,412	5.18	58,066,523	1.02	60,887,587	4.86	64,927,026	6.63	21.27
Caminos	46,174,602	46,316,907	0.31	47,932,314	3.49	49,900,359	4.11	50,152,218	0.50	55,354,201	10.37	19.88
Puentes Nacionales	2,689,500	2,874,449	6.88	3,116,354	8.42	3,144,702	0.91	3,268,434	3.93	2,177,373	-33.38	-19.04
Puentes Internacionales(2)	4,674,069	5,453,870	16.68	6,428,744	17.87	5,021,462	-21.89	7,466,935	48.70	7,395,452	-0.96	58.22
SUBTOTAL	172,336,788	179,407,429	4.10	192,389,476	7.24	200,621,430	4.28	213,549,773	6.44	226,764,014	6.19	31.58
Red Farac(1)						73,161,744		84,555,851	15.57	100,682,191	19.07	37.62
Caminos						70,419,394		80,209,899	13.90	94,578,133	17.91	34.31
Puentes Nacionales						722,533		770,791	6.68	1,752,266	127.33	142.52
Puentes Internacionales						2,025,817		3,575,161	76.48	4,351,792	21.72	114.82
TRANSITO TOTAL	172,336,788	179,407,429	4.10	192,389,476	7.24	273,783,174	42.31	298,105,624	8.88	327,446,205	9.84	90.00

FUENTE: Elaborado con cifras de la Dirección de Planeación y Desarrollo. CAPUFE

(1) Capufe inició la operación de la Red Farac en septiembre de 1988. Las cifras de enero a agosto fueron proporcionadas por la SCT

(2) El decremento en 98/97 se debe a que en septiembre de 1998 el puente Reynosa-Pharr pasó a la Red Farac y se trasladó a este apartado el aforo anual

(3) Para la red farac corresponde a la diferencia entre 1998-2000.

Nota: Se incluye un renglón de subtotal que muestra el comportamiento del tránsito sin la Red Farac

CUADRO 10
COMPORTAMIENTO DEL INGRESO EN LA INFRAESTRUCTURA CARRETERA OPERADA POR CAPUFE 1995-2000
CIFRAS EN MILES DE PESOS

CONCEPTO	1995	1996	Var % 96/95	1997	Var % 97/96	1998	Var % 98/97	1999	Var % 99/98	2000 Preliminar	Var % 00/99	Var % 00/95(3)
Red Propia	\$ 1,915,782	\$ 2,514,670	31.26	\$ 3,213,635	27.80	\$ 3,935,206	22.45	\$ 4,761,858	21.01	\$ 5,765,485	21.08	200.95
Caminos	\$ 1,451,021	\$ 1,939,769	33.68	\$ 2,548,958	31.41	\$ 3,156,095	23.82	\$ 3,830,666	21.37	\$ 4,720,376	23.23	225.31
Puentes Nacionales	\$ 232,890	\$ 284,777	22.28	\$ 351,450	23.41	\$ 420,689	19.70	\$ 482,856	14.78	\$ 572,802	18.63	145.95
Puentes Internacionales(4)	\$ 231,872	\$ 290,124	25.12	\$ 313,227	7.96	\$ 358,422	14.43	\$ 448,336	25.09	\$ 472,307	5.35	103.69
Red Contratada	\$ 658,474	\$ 858,647	30.40	\$ 1,110,575	29.34	\$ 1,297,315	16.81	\$ 1,611,360	24.21	\$ 1,911,360	18.62	190.27
Caminos	\$ 581,916	\$ 747,661	28.48	\$ 959,020	28.27	\$ 1,143,141	19.20	\$ 1,369,573	19.81	\$ 1,697,296	23.93	191.67
Puentes Nacionales	\$ 30,008	\$ 39,397	31.29	\$ 54,239	37.67	\$ 64,648	19.19	\$ 80,339	24.27	\$ 95,530	-25.90	98.38
Puentes Internales.(2) (4)	\$ 46,550	\$ 71,589	53.79	\$ 97,316	35.94	\$ 89,526	-8.00	\$ 161,448	80.34	\$ 154,534	-4.28	231.97
SUBTOTAL	\$ 2,574,256	\$ 3,373,317	31.04	\$ 4,324,210	28.19	\$ 5,232,521	21.01	\$ 6,373,218	21.80	\$ 7,676,845	20.45	198.22
Red Farac(1)						\$ 2,914,037		\$ 3,847,752	32.04	\$ 4,875,508	26.71	67.31
Caminos						\$ 2,846,758		\$ 3,763,330	32.20	\$ 4,729,819	25.68	66.15
Puentes Nacionales						\$ 34,275		\$ 41,461	20.97	\$ 56,302	35.80	64.27
Puentes Internacionales (4)						\$ 33,004		\$ 42,961	30.17	\$ 89,387	108.07	170.84
INGRESO TOTAL	\$ 2,574,256	\$ 3,373,317	31.04	\$ 4,324,210	28.19	\$ 8,146,558	88.39	\$ 10,220,970	25.46	\$ 12,552,353	22.81	387.61

FUENTE: Elaborado con cifras de la Dirección de Planeación y Desarrollo. CAPUFE

(1) Capufe inició la operación de la Red Farac en septiembre de 1988. Las cifras de enero a agosto fueron proporcionadas por la SCT

(2) El decremento en 98/97 se debe a que en septiembre de 1998 el puente Reynosa-Pharr pasó a la Red Farac y se trasladó a este apartado el ingreso anual.

(3) Para la red farac corresponde a la diferencia entre 1998-2000.

(4) Incluye ingresos por tránsito peatonal.

Nota: Se incluye un subtotal que demuestra el comportamiento del ingreso sin la red farac.

1.3 La necesidad de una estructura moderna de servicios

Como es del conocimiento general, las carreteras y puentes de cuota por sus avanzadas características en diseño, normas técnicas y servicios al usuario, además de aportar grandes beneficios a la sociedad al comunicar e integrar a diversas zonas del país e impulsar el desarrollo económico y social, ofrecen a los usuarios comodidad, seguridad e importantes ahorros en tiempo de recorrido, en combustibles y en el desgaste de los vehículos.

Sin embargo, un aspecto importante que debe estar presente en una infraestructura realmente moderna y de altas especificaciones, se refiere a los servicios complementarios de alta calidad y en número suficiente que en ella se proporcionen.

Las carreteras de México en general carecen de estos servicios, por lo tanto, se requiere la acción concertada del gobierno federal, de los gobiernos estatales y municipales, de los concesionarios y de los inversionistas para crear una estructura de servicios moderna y eficiente para atender la creciente demanda de servicios y los problemas que ocasiona la proliferación de establecimientos informales, con accesos irregulares a lo largo de las carreteras del país.

II. CONCEPTUALIZACIÓN DE PARADOR DE SERVICIOS

II.1 Antecedentes

El concepto de parador, en México, se ha utilizado para definir zonas construidas o habilitadas para diferentes usos en las carreteras; en algunos casos se refiere a las áreas construidas para estacionamiento de emergencia, en otras para descanso de los conductores, o bien, a los sitios en donde se prestan servicios mínimos como son sanitarios y venta de misceláneos, que generalmente carecen de la infraestructura y la atención adecuada.

De manera casi universal, la concepción moderna de "parador" consiste en un espacio donde en forma integral se presta una amplia variedad de servicios, con un mínimo de calidad⁽¹⁾ que en conjunto satisfagan la demanda y proporcionen mayor comodidad, seguridad y bienestar a los usuarios de las carreteras.

En este contexto, los paradores, también conocidos como albergues o posadas, han existido en todos los países en donde se fueron desarrollando las actividades económicas, principalmente el comercio, desde la formación de los caminos primarios para transeúntes pedestres, bestias de carga o carretas y hasta las modernas autopistas actuales de altas especificaciones. Baste recordar que los antiguos viajeros tenían la certeza de que al llegar a determinado sitio podían contar con instalaciones para, cuando menos, abastecerse de alimentos y descansar en su largo trayecto.

Sin embargo, de acuerdo a la información que ha sido posible obtener, fue en Europa donde se inició la instalación de los paradores de servicios, hasta su evolución actual en conglomerados de servicios especializados integrados, concepto que ha proliferado con mucho éxito en los países industrializados y empieza a ser considerado de manera importante en los que se encuentran en vías de desarrollo.

⁽¹⁾ El concepto de niveles mínimos de calidad, se refiere a que los servicios deberán ofrecer como mínimo la calidad que se establece en las leyes, reglamentos y normas vigentes para cada giro de negocio.

II.1.1. Experiencia internacional

En este apartado se presenta una síntesis de las experiencias obtenidas sólo en algunos de los países en donde se han desarrollado estas actividades, dado que no fue posible obtener información satisfactoria en diversas embajadas. En la de Francia amablemente la solicitaron al Ministerio de Transportes y Turismo, y los datos acerca de la legislación española fueron proporcionados por funcionarios de aquel país a directivos de Capufe; se consultaron además diversos folletos turísticos y datos de empresas norteamericanas y de asociaciones internacionales ligadas con el tema.

España

En el año de 1926 el Rey Alfonso XIII ordenó la construcción de un albergue, el primer parador turístico que facilitara el conocimiento y disfrute de las maravillas del paisaje natural de la Sierra de Fredos. A la fecha se han remodelado antiguos castillos, conventos o haciendas y se han construido edificaciones de gran atractivo turístico con reconocido prestigio internacional, tanto por su belleza arquitectónica y la calidad de sus servicios, como por su presencia en la mayoría de las carreteras españolas.

En el Decreto 215/1973 del 25 de enero de 1973⁽²⁾, se establecen las cláusulas generales para la construcción, conservación y explotación de autopistas en régimen de concesión. En dicho decreto (Capítulo VII, Sección 37, cláusula 84), se consideran como áreas de servicio las zonas colindantes con la autopista ocupadas por las instalaciones y servicios destinados a la cobertura de las necesidades del tránsito de la misma, tales como estaciones de gasolina, hoteles, restaurantes, etcétera. Entre otras disposiciones se establecen las superficies mínimas y máximas, las distancias entre paradores y lo más importante, que el concesionario de las autopistas conserva la facultad de explotar los servicios, por sí o por terceros, mediante subconcesión o arrendamiento, previa autorización del Ministerio de Obras Públicas de España.

Francia

Es otro de los países con mayor prestigio internacional en la prestación de servicios suficientes y de alta calidad localizados a la vera de la totalidad de sus carreteras, trátense de carreteras del gobierno o autopistas concesionadas a particulares. En 1955 se emitió

⁽²⁾ Ley del 8 de Abril de 1965 y el Reglamento de su aplicación del 28 de diciembre de 1967.

la primera ley que contenía el reglamento de las autorizaciones para el establecimiento de los servicios mediante concesiones⁽³⁾.

Las relaciones entre el estado francés y los inversionistas privados están debidamente estipuladas en los documentos aprobados por el Consejo del Estado, en los cuales se estipulan las facultades para subconcesionar los servicios, la normatividad para su adecuada prestación así como las condiciones de la cesión de derechos, extinción o retiro de la autorización.

Dichas disposiciones, la adecuada normatividad y la demanda de servicios, han alentado la apertura de negocios, especialmente cadenas de hoteles y restaurantes, que en forma similar a España y otros países han aprovechado magnificas edificaciones antiguas, con lo cual además, conservan su patrimonio cultural.

Estados Unidos de Norteamérica

Con relación a este país, no se encontró disponible en México la normatividad relacionada con la explotación de los derechos de vía, únicamente se obtuvo información directa y mediante folletos acerca del número y tipo de establecimientos que operan dos de las principales empresas dedicadas a la construcción y operación de paradores de servicios y que han mostrado interés en participar en México:

Flying J⁽⁴⁾ es una empresa especializada en paradores camioneros, llamados *Travel Plazas*. Hasta 1996, la unión americana contaba con 93 plazas, 11 más se encontraban en construcción y 19 en proceso de autorización, incluyendo una en Quebec, Canadá. Los paradores, dependiendo de su localización y tamaño, proporcionan, como máximo, los siguientes servicios:

- Combustibles y lubricantes
- Taller de reparación, lavado y servicio de lubricación
- Venta de refacciones las 24 horas
- Estacionamiento y pensión
- Regaderas y vapor
- Lavandería
- Áreas de descanso para conductores

⁽³⁾ Exploitation des Services Annexes sur le Reseau Autoroutier Concede et Non Concede.- Ministere de l'Equipement du Logement, des Transports et du Tourisme.- Direction des Routes.- France.

⁽⁴⁾ Flying J Inc.- Folletos de promoción.

- Juegos de salón
- Peluquería
- Restaurante las 24 horas
- Expendio de comida rápida
- Tienda de conveniencia
- Hotel
- Teléfonos, fax y servicios telemáticos
- Tarjeta de débito para todos los servicios
- Cajero automático

ARCO⁽⁵⁾ es una empresa norteamericana que opera en el sector energético y tiene importantes negocios químicos. Constituida bajo el nombre de Atlantic Richfield Company, la primera predecesora de ARCO fue una empresa de almacenaje de petróleo fundada en julio de 1866, en Pennsylvania, que a lo largo de su existencia ha tenido un crecimiento importante y sostenido que le ha permitido extender sus operaciones a prácticamente todo el mundo.

Además de la explotación, producción y transformación del petróleo, esa empresa distribuye y vende directamente al público combustibles, en esas plazas se han instalado talleres mecánicos. Posteriormente en 1979 y como una nueva línea de negocio, abrió sus puertas la primera tienda de conveniencia denominada "am/pm"⁽⁶⁾, nombre que indica su servicio continuo durante las 24 horas. Los servicios que se ofrecen en ese tipo de establecimientos son la venta de artículos que normalmente se expenden en un supermercado e incluye un área para servir comida rápida.

A través de la obtención de franquicias el crecimiento de las tiendas ha sido muy acelerado. Según datos de la propia empresa, para 1998 sólo en el Oeste Norteamericano el número de tiendas superaba la cifra de 750, que sumadas a las que ya operan en otros países de América y Asia, ascendían a más de mil establecimientos.

Por último, los datos reportados por la IBTTA⁽⁷⁾ -que es una asociación internacional que agrupa a concesionarios de empresas de energéticos, alimentación y servicios complementarios que atienden a los usuarios de las carreteras- en su informe de abril de

⁽⁵⁾ Arco (Atlantic Richfield Company).- Informe Anual 1996.

⁽⁶⁾ am/pm International Inc.- Folletos de promoción.

⁽⁷⁾ IBTTA. International, Bridge, Tunnel and Turnpike Association. Representing the worldwide Toll Industry.

1997, indican tener afiliados 580 establecimientos que proporcionan servicios de combustibles, restaurante, servicios a transportistas, teléfono, banco, correo, estacionamiento o pensión, entre otros.

II.1.2 Situación nacional

En México las actividades y los programas gubernamentales relacionados con el uso y explotación de los derechos de vía son relativamente nuevos, debido a que con anterioridad las carreteras eran de propiedad pública exclusivamente y operadas y administradas por autoridades federales, estatales o municipales.

La política económica empieza a modificarse en el sexenio 1982-1988, cuando se inician los procesos de apertura comercial y de privatización o desaparición de un gran número de empresas públicas, aunque es en el período 1988-1994, cuando estos procesos alcanzan su máximo nivel con la apertura financiera, la reprivatización bancaria, el traspaso de la infraestructura no energética al sector privado y el Tratado de Libre Comercio con América del Norte.

El programa de otorgamiento de concesiones para la construcción, operación y explotación de carreteras y puentes de cuota, empezó con las carreteras Atlacomulco-Maravatio y la de Guadalajara-Colima, cuyos títulos de concesión son del 20 de octubre de 1987. Para 1988 se había concesionado la construcción y su posterior administración, operación y explotación de 69 caminos y 40 puentes a inversionistas privados.

Como ya se mencionó, debido entre otros factores a la crisis de 1995, los concesionarios privados enfrentaron infinidad de problemas, por lo cual el gobierno federal instrumentó el plan de rescate financiero para carreteras y puentes, cuyo monto definitivo no es conocido con exactitud, pero que según estimaciones asciende ya a más de 100 mil millones de pesos que absorbió en gran parte el gobierno federal, convirtiéndose en obligaciones públicas que pagaremos todos los mexicanos (a favor de unos cuantos). Como contrapartida, la mayoría de las autopistas concesionadas pasaron al sector público (Banobras) y son administradas por Capufe (Red Farac).

II.2 Servicios⁽⁸⁾

Los servicios que se proporcionan a los usuarios de las carreteras son muy variados y existen en un número importante, aún cuando no siempre se detectan fácilmente al transitarlas. En cierta forma este conjunto de elementos está presente en cualquier carretera, sin embargo, la calidad y cantidad de ellos hacen la diferencia entre un camino libre y uno de cuota. Para los fines de este trabajo nos limitaremos a los que deben de estar presentes en las carreteras de peaje.

En Capufe se han clasificado y definido dos tipos: los *Servicios Básicos Obligatorios* y los *Servicios Complementarios Sujetos a Autorización* con la intención de identificar con toda claridad sus características, de quién es la responsabilidad de su otorgamiento y bajo que condiciones se debe de promover la instalación de servicios comerciales.

II.2.1. Servicios básicos obligatorios

Son aquellos servicios que están presentes en todas las carreteras y puentes de cuota, cuya responsabilidad de instalación, operación y mantenimiento recae en el operador del camino. A su vez estos servicios se dividen en dos apartados, a) los que son inherentes al diseño de la infraestructura y, b) los de operación de la misma.

Los primeros se refieren a los servicios que se identifican desde la concepción y el diseño de la carretera y consisten en la adecuada ubicación de accesos, señalización, área para estacionamiento de emergencia, rampa de emergencia, retorno, paso a desnivel y protección perimetral. Estos servicios se escalan o modifican de acuerdo a la evolución de la demanda y su definición está debidamente especificada en el Manual de Proyecto Geométrico de Carreteras de la SCT.

Los servicios de operación son los que otorgan seguridad vial y comodidad al usuario de la autopista. Sumados a los básicos obligatorios, le confieren a una carretera la categoría de altas especificaciones y ambos constituyen un servicio integrado que el usuario recibe por el pago de peaje correspondiente. En este grupo se encuentran los siguientes servicios:

- Instalaciones sanitarias

⁽⁸⁾ Propuesta para el Uso y Aprovechamiento Integral de los Derechos de Vía en las Carreteras y Puentes Federales y Zonas Aledañas.- Documento de trabajo elaborado en Capufe, noviembre de 1996.

- Centro de primeros auxilios y unidades médicas de salvamento y atención prehospitalaria
- Auxilio mecánico y de arrastre
- Instalaciones para seguridad y salvaguarda
- Torres de auxilio vial
- Suministro de agua para vehículos
- Seguro vehicular por daños a la infraestructura

En México, Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos tiene implementados estos servicios en todos sus tramos carreteros, mientras que otros concesionarios los otorgan selectivamente.

II.3 Definición de proyectos de inversión sujetos a autorización

Estos proyectos de inversión, corresponden tanto a las instalaciones dentro del derecho de vía denominadas *Instalaciones Marginales* que no otorgan servicios directamente a los usuarios (tendido de ductos o cableado, torres de transmisión de señales), como a los *Servicios Complementarios*, que se refieren a comercios de particulares ubicados en terrenos adyacentes al derecho de vía, incluyendo los servicios que deberán estar estratégicamente ubicados e integrados en conglomerados arquitectónicos denominados *Paradores de Servicios* para ofrecer servicios de calidad y en cantidad suficiente a los usuarios de las carreteras. Su complejidad depende tanto del rango de camino: aforo, número de cuerpos, longitud, así como de la utilidad general que puedan proporcionar (el tipo de parador se determina en función de la vocación de un camino). La instalación de estos servicios podrá, según el caso, generar una cuota que se pagará como contraprestación por el uso y explotación del derecho de vía al concesionario-operador del camino, mediante la firma de convenios o contratos de asociación en participación entre las partes.

II.3.1. Dentro del derecho de vía

De acuerdo al artículo 4° del Reglamento para el Aprovechamiento del Derecho de Vía de las Carreteras Federales y Zonas Aledañas, "Dentro del derecho de vía queda prohibida la instalación de anuncios y el establecimiento de paradores", por lo tanto únicamente se podrán permitir las instalaciones que enseguida se definen.

la instalación de anuncios y el establecimiento de paradores", por lo tanto únicamente se podrán permitir las instalaciones que enseguida se definen.

a) Instalaciones marginales en el derecho de vía

Se ha denominado *instalaciones marginales* a las obras que posibilitan la instalación o tendido de ductos, cableados y similares que se construyen hasta 2.5 metros dentro del límite del derecho de vía de una carretera. Podrán removerse a solicitud de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes o del concesionario-operador de camino, cuando las necesidades del servicio así lo demanden.

Al igual que los servicios complementarios las instalaciones marginales pueden clasificarse en inversiones públicas o privadas dependiendo de quién sea su propietario, y para el caso que nos ocupa podrán ser: subterráneas a través de ductos, aéreas mediante tendido de cables, terrestres que se refieren a torres, o bien de cruzamiento que básicamente son cables adosados a las losas de los puentes superiores o inferiores (vehiculares y/o peatonales).

b) Casetas de entrega de mercaderías en puentes internacionales

Por otro lado, existen también instalaciones móviles dentro del derecho de vía llamadas *casetas de entrega de mercaderías en puentes internacionales*, cuya finalidad es identificar el lugar para la entrega de bienes de consumo final (duraderos o de consumo inmediato), una vez que fueron adquiridos en localidades fronterizas en tiendas libres de impuestos (depósitos fiscales) dedicadas a la venta de productos extranjeros y nacionales, sin gravamen a pasajeros que salen del país directamente al extranjero y los lleven consigo, exhibiendo previamente el documento oficial para ello.

II.3.2. En terrenos adyacentes al derecho de vía

Todos los demás servicios o instalaciones de tipo comercial se deberán ubicar en los terrenos adyacentes al derecho de vía.

a) Servicios vehiculares

Establecimientos autorizados para comercializar combustibles y lubricantes exclusivos de Petróleos Mexicanos, efectuar reparaciones mecánicas a vehículos automotores en área techada y delimitada, además de contar con servicio eléctrico general, vulcanizadora, servicio de arrastre mediante grúa, y la venta de partes y refacciones para vehículos automotores.

b) Servicios de consumo

En esta categoría de servicios se considera a las tiendas de conveniencia, restaurantes, expendios de comida rápida, cafeterías y dulcerías, los cuales son establecimientos con instalaciones adecuadas para venta de productos de consumo frecuente en los caminos, de preferencia en la modalidad de autoservicio, en donde se podrán ofrecer una diversidad de alimentos preparados, abarrotos, artículos de higiene y farmacéuticos, revistas, cassettes y discos compactos, entre otros.

c) Servicios de comunicación y atención al cliente

Existirá un módulo en donde, previo convenio con las Secretarías de Turismo Estatales, se proporcionará información turística al público usuario que lo demande. Si la importancia turística de la zona lo amerita, este centro contaría con equipo informático para hacer reservaciones de hoteles y boletos de avión. Junto a este servicio se podrá adoptar un área específica provista del equipo necesario para proporcionar servicio de transmisión de voz, datos e imágenes, además de un espacio necesario para instalar equipos de cajeros automáticos en red que proporcionen dinero en efectivo a los clientes.

d) Servicios de hospedaje

Establecimientos de capacidad y categoría variables, provistos de instalaciones adecuadas para dar servicio de alojamiento, alimentación y estacionamiento a los usuarios de la autopista que lo requieran, tales como: hotel, motel y estacionamiento para casas rodantes.

Así también, se deberá contar con un área específica de descanso, jardinada o arbolada provista de bancas y/o mesas y sillas, así como de iluminación y botes de basura, pudiendo eventualmente instalarse juegos infantiles.

e) Servicios generales para transportistas

Para atender las necesidades de los transportistas, en especial para el caso de los conductores de camiones de carga, que se detectan en las estadísticas del tránsito promedio diario y en la vocación natural de la carretera, se considerarán instalaciones sanitarias provistas de baños y regaderas con opción a vapor, y áreas de recreación como juegos de mesa, sala de televisión o proyección cinematográfica, implementadas para proporcionar relajamiento y descanso a los conductores, con el propósito de contrarrestar los efectos del cansancio producido por prolongados periodos de manejo.

Se deberá contar con áreas específicas, cercadas, para estacionamiento y/o pensión y separadas entre sí para trailers y camiones, que cuenten con vigilancia e infraestructura adecuada para ofrecer los servicios necesarios a los usuarios como es el caso de la energía eléctrica para conectar cajas refrigeradas de los trailers, mezcladoras, etcétera.

Aunado a lo anterior, se deberá contar también con instalaciones debidamente equipadas para ofrecer diversos servicios especializados a los transportistas y que son indispensables para mejorar el traslado de mercancías y solucionar problemas de tránsito en las autopistas. Entre los principales servicios que se pueden integrar parcial o totalmente, se encuentran los siguientes: sistemas modernos de comunicación, bodegas,

centros de carga y descarga, centros de informática para distribución de rutas, seguimiento y control de cargas, servicios de lubricación y lavado, talleres de reparación mecánica y eléctrica para vehículos pesados y equipos de refrigeración, y servicios de lavandería, entre los más importantes.

II.4. Paradores de servicios

Para lograr una definición lo suficientemente clara de lo que se propone con el concepto *paradores de servicio*, se tomó como base la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, la información contenida en el Manual para la Ubicación y Proyecto Geométrico de Paradores elaborado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, la información de otros países, así como los conceptos derivados de la investigación de los servicios instalados e la vera de las carreteras en México.

II.4.1. Definición de parador

Son instalaciones y construcciones adyacentes al derecho de vía de una carretera federal en las que se presten los siguientes servicios: alojamiento, alimentación, servicios sanitarios, servicios a vehículos y comunicaciones.

Sus principales características y ventajas son:

- Es una unidad de servicios proyectada y edificada integralmente con objetivos a largo plazo, que contribuirá a la creación de empleos estables en la zona
- Se encuentra dentro de la zona de acceso controlado para el caso de los caminos de cuota y dentro de un predio debidamente cercado en el caso de carreteras libres
- Cuenta con un proyecto geométrico adecuado que incluye carriles de aceleración y desaceleración acordes con las características de proyecto de la carretera a la que da servicio. Esto incluye un estacionamiento adecuado a su capacidad y áreas de maniobras independientes para automóviles, autobuses y camiones
- Respetará la normatividad relativa a los aspectos técnicos y de seguridad de las carreteras, así como las disposiciones en materia ecológica y ambiental

- Está debidamente señalizado sobre la carretera con varios kilómetros de anticipación, para permitir una decisión a tiempo sobre la salida y canalización de autos y camiones hacia el parador; indicando claramente los servicios establecidos
- Otorga seguridad al tener los servicios concentrados y contar con vigilancia constante tanto de la Policía Federal Preventiva como el auxilio vial de los Ángeles Verdes; es un escaparate de venta para productos locales; proporciona información turística de la zona de influencia de la carretera, además de disponer de servicio telefónico y/o de radio
- Beneficia a los habitantes de las poblaciones cercanas mediante varias opciones, por ejemplo: incorporarlos al proyecto facilitando algunas instalaciones para que exhiban y vendan sus productos como artesanías o alimentos, proporcionando empleos permanentes, y abasteciendo a los paradores de los insumos necesarios

II.4.2. Elementos de servicio

Para que un parador pueda proporcionar los satisfactores antes mencionados podrá incluir entre otros los siguientes servicios:

1. Servicio de combustible
2. Taller mecánico y servicio de arrastre
3. Venta de refacciones
4. Restaurante
5. Expendio de comida rápida
6. Tienda de conveniencia
7. Centros de información turística
8. Teléfono, fax y servicios telemáticos
9. Cajero automático
10. Hotel/Motel
11. Área de recreación y descanso
12. Servicios a transportistas
13. Estacionamiento y/o pensión para trailers, camiones y casas rodantes

II.4.3. Tipos de paradores

Los paradores de servicios pueden ser clasificados atendiendo a criterios de tamaño, tipo de carretera y tipo de servicios que presten.

Con base en ello se propusieron los siguientes tipos: Básico, Turístico y Camionero cuya descripción es la siguiente:

a) Parador básico

Son conglomerados estructurados para funcionar en tramos de corto itinerario que unen poblaciones provistas de todos los servicios, o bien ubicados a una distancia media de paradores con servicios especiales, según la vocación del tramo. Además de complementar los servicios básicos obligatorios de una carretera de altas especificaciones, su propósito fundamental será el de proporcionar seguridad a los usuarios. Su estructura contempla como mínimo la integración de los siguientes servicios:

- Servicio de combustibles
- Taller mecánico, venta de refacciones y servicio de arrastre
- Tienda de conveniencia
- Teléfono

b) Parador turístico

El parador turístico como su nombre lo indica, deberá funcionar en tramos carreteros de largo itinerario de vocación turística cuyos usuarios demandan servicios seguros, funcionales y cómodos. Con base en ello, se ha propuesto la siguiente integración:

- Servicio de combustibles
- Taller mecánico, venta de refacciones y servicio de arrastre
- Tienda de conveniencia
- Teléfono, fax y servicios telemáticos
- Centro de información turística
- Áreas de recreación y descanso
- Hotel, Motel, o Estacionamiento y pensión para casas rodantes y autobuses
- Restaurante y/o Expendio de comida rápida
- Cajero automático

c) Parador camionero

Este tipo de parador se ha pensado en razón de la vocación natural de la carretera para funcionar en tramos de largo itinerario y dar servicio de manera importante al autotransporte de carga, donde la funcionalidad de los servicios que se otorguen, complementarán el principio básico de proporcionar seguridad al usuario.

- Servicio de combustibles
- Taller mecánico, venta de refacciones y servicio de arrastre
- Tienda de conveniencia
- Teléfono, fax y servicios telemáticos
- Estacionamiento y/o pensión para trailers y camiones
- Áreas de recreación y descanso (juegos de mesa, salas de video, y dormitorios)
- Baños públicos (regaderas, vapor, etc.)
- Servicios generales para transportistas:
 - Bodega
 - Centros de carga y descarga
 - Teleinformática: teléfonos, fax, internet
 - Centro de distribución de rutas
- Cajero automático
- Expendio de comida rápida y/o restaurante

Por otro lado, es importante señalar que tanto los carriles de acceso al parador como los de incorporación a la carretera serán construidos dentro del derecho de vía de la carretera y deberán contar con las dimensiones necesarias para efectuar los cambios de velocidad, por lo cual invariablemente se deberán construir de acuerdo con las especificaciones que marca la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en el Manual de Proyecto Geométrico de Carreteras.

El diseño del esquema de circulación interior destinado para vehículos ligeros estará en función de la distribución de los elementos que componen el parador, así como del volumen de tránsito esperado en dichas instalaciones, debiendo considerar los accesos a los diferentes establecimientos, así como el suministro de carga a los locales dentro del parador. Es recomendable que se tengan vías de circulación interna de un solo sentido de tránsito y diseñadas de manera tal que no causen confusión a los usuarios.

Todo el parador deberá contar con un adecuado nivel de iluminación nocturna. Dicha iluminación contribuirá a dar seguridad y a indicar que los servicios ofrecidos estarán abiertos las 24 horas del día.

El diseño arquitectónico no estará sujeto a disposiciones gubernamentales, sin embargo, se recomienda conservar el estilo y la utilización de materiales de construcción de la región donde se ubiquen. Por otra parte los *paradores de servicios* deberán sujetarse invariablemente a las disposiciones legales en materia ecológica e inclusive aportar beneficios adicionales, como privilegiar la utilización de plantas potabilizadoras de agua, el adecuado tratamiento de los desechos, y cuidar la armonía del entorno.

Cabe señalar que la agrupación presentada para los tres tipos de *paradores de servicios* de ningún modo deberá considerarse limitativa, de ser necesario, éstos pueden desarrollarse por etapas iniciando por el básico en cuyo caso se deberán tomar las previsiones para crecer en el futuro sin dificultades, por ejemplo necesidades de espacio. Una vez otorgada la autorización para su funcionamiento, el permisionario podrá, con base en la evolución de la demanda, instalar los establecimientos que considere necesarios para hacer más atractivo y rentable el conjunto de servicios otorgados, previa aprobación del concesionario-operador y las autoridades correspondientes.

Por último, es pertinente aclarar que el inversionista privado podrá desarrollar únicamente los servicios que respondan a sus intereses particulares.

III. LINEAMIENTOS GENERALES DE OPERACIÓN, CRITERIOS DE INTEGRACIÓN Y DE LOCALIZACIÓN DE LOS PARADORES⁽⁹⁾

III.1. Lineamientos generales de operación

Los inversionistas responsables de la operación de un parador, que hubieran obtenido la autorización para su explotación, independientemente de cumplir con las leyes, reglamentos y normas oficiales mexicanas que les competan, deberán cumplir con los Lineamientos Generales específicos para los *Paradores de Servicios*, que tienen por objeto garantizar la eficiencia en los servicios que se prestarán a los usuarios de las carreteras y autopistas de altas especificaciones.

III.1.1. Servicios de combustibles

- Las estaciones de servicio deberán dar atención al público los 365 días del año y durante las 24 horas del día.
- Deberán cumplir con los requisitos y normas oficiales que establece Pemex para el otorgamiento de franquicias.
- El permisionario estará obligado a otorgar de manera gratuita servicios tales como suministro de agua para vehículos, aire para neumáticos, baños públicos para hombres, mujeres y minusválidos.
- Adicional al servicio de combustibles, el permisionario podrá por sí o a través de terceros, instalar y operar mediante autorización expresa del concesionario-operador del camino y como parte de los servicios complementarios los siguientes:
 - ◆ Tienda de conveniencia
 - ◆ Taller mecánico, venta de refacciones y servicio de arrastre
 - ◆ Expendio de comida rápida

⁽⁹⁾ Idem

- ◆ Centro de información turística (Sector)
- ◆ Cajero automático
- ◆ Teléfono, fax y servicios telemáticos

III.1.2. Servicios de alimentación

Restaurante o expendio de comida rápida/ tienda de conveniencia

- En el caso de restaurantes y expendios de comida rápida el permisionario deberá exhibir en un lugar visible en el acceso principal del establecimiento, la lista de precios de alimentos y bebidas que son ofrecidos y que podrá estar en otro idioma además del español.
- El establecimiento deberá contar con baños públicos para hombres, mujeres y minusválidos, además de teléfonos públicos.
- El establecimiento deberá instalar en lugares visibles porta trípticos para quejas y sugerencias, que deberán incluir el porte pagado de la autoridad competente y/o el concesionario-operador del camino.
- El restaurante deberá permanecer abierto al público los 365 días del año y las 24 horas del día, o bien destinar un área para vender comida rápida o ya elaborada en horario nocturno.
- Los expendios de comida rápida tendrán alimentos ya preparados o de fácil elaboración para consumo en el lugar, de preferencia mediante el sistema de autoservicio, o para llevar.

III.1.3. Servicios de hospedaje

- En los Hoteles y Moteles el hospedaje se dará en habitaciones de diversas capacidades con baño completo y teléfono así como un área de estacionamiento suficiente y segura.

- Los permisionarios podrán ofrecer otros servicios complementarios a su actividad como son:
 - ◆ Restaurante o cafetería
 - ◆ Teléfonos públicos, fax y servicios telemáticos
 - ◆ Cajeros automáticos
 - ◆ Cambio de Moneda
 - ◆ Venta de artículos diversos como: revistas, rollos fotográficos, postales, discos, dulces, etcétera.

En caso de ofrecer servicio de cambio de moneda extranjera y sin perjuicio de lo dispuesto por las leyes en la materia, deberá exhibir e informar al cliente el tipo de cambio a que se toma su moneda. Lo mismo observaría cuando se liquiden las cuentas en el establecimiento con moneda extranjera.

En todos los casos será obligatorio contar con elementos contra incendio y dispositivos de seguridad en el interior de los locales.

Los servicios deberán de otorgarse con calidad, higiene y eficiencia. Además el permisionario deberá tomar las providencias necesarias para asegurar el aprovisionamiento de los productos que expenderá, en cantidad suficiente para que aún en temporada alta el suministro a los usuarios quede asegurado.

Todos los establecimientos deberán contar, así mismo, con buzones de quejas y sugerencias y los formatos correspondientes con porte pagado al concesionario-operador de la carretera y colocarlos en lugares visibles a la clientela.

III.1.4. Servicios a transportistas

- Estacionamiento y/o pensión para trailers, camiones y casas rodantes.

- En un lugar visible en el acceso principal, los permisionarios deberán dar a conocer los servicios que prestan, así como las tarifas de los mismos.
- Deberán ofrecer los servicios los 365 días del año y los más importantes durante las 24 horas del día, entre los cuales se encuentran los siguientes:
 - ◆ Estacionamiento para remolques y casas de campaña
 - ◆ Tomas de agua, energía eléctrica y drenaje
 - ◆ Baños públicos
 - ◆ Servicio de lavandería (opcional su funcionamiento las 24 horas)
 - ◆ Restaurante y/o expendio de comida rápida
 - ◆ Áreas de recreación y descanso como juegos de mesa o cinematógrafos (opcional su funcionamiento las 24 horas)
 - ◆ Teléfonos públicos
 - ◆ Venta de diversos artículos como farmacéuticos, perfumería, higiénicos, etcétera
 - ◆ Bodegas
 - ◆ Servicios de lubricación y lavado (opcional su funcionamiento las 24 horas)
 - ◆ Talleres de reparación mecánica y eléctrica para equipos pesados y equipos de refrigeración (opcional su funcionamiento las 24 horas).

El permisionario deberá garantizar la atención debida a la clientela, en plazos convenientes y sin demoras, contar con los elementos de seguridad e higiene necesarios y colocar buzones y formatos con porte pagado para quejas y sugerencias para el concesionario operador del camino.

III.2. Criterios de integración y de localización

La adecuada integración y la localización de los paradores deberán estar sujetas a los estudios que se elaboren para tal fin. el estudio de mercado posibilitará determinar el tamaño del parador, las características de los servicios a ofertar en función de los usuarios potenciales, la estructura de costos y precios, la competencia existente, su posible evolución y la tendencia futura; usualmente, este tipo de estudios los deberán elaborar los particulares interesados en invertir en estos proyectos.

Sin embargo, el concesionario-operador de un camino, y en especial Capufe, cuenta con los elementos y la experiencia que le permiten determinar los lugares idóneos, el tamaño y tipo de parador que una carretera o corredor carretero requieren, tomando además en consideración los servicios existentes y su nivel de calidad. Todo esto le permitirá integrar programas para promover la instalación de paradores de servicios a corto y mediano plazos, viables y exitosos, en los que podrá obtener una contraprestación económica por participar mediante una aportación en especie, como son los terrenos y el acceso al derecho de vía, o bien en casos especiales y con la aprobación de las autoridades competentes, como inversionista de última instancia.

Como referencia, un estudio de mercado para estos fines deberá considerar esencialmente los aspectos siguientes:

III.2.1. Aforo y composición vehicular

Vital importancia para la localización de paradores tiene el nivel de tránsito vehicular que se desplace por la infraestructura, así como su composición, debido a que estos datos nos ayudarán a determinar la demanda de servicios y la vocación del camino. A mayor desplazamiento de vehículos y pasajeros, mayor será la posibilidad de que se requieran los servicios instalados en un parador.

III.2.2. Vocación de la carretera

Determinar la vocación del camino resulta importante para elegir los servicios que integrarán un parador. Como se señaló en el párrafo anterior, el análisis cuidadoso de la composición del aforo distinguirá un camino turístico de uno camionero.

A partir del análisis de las cifras obtenidas a través de los años, en Capufe se ha determinado un indicador del *promedio de equilibrio* en la composición vehicular de las carreteras que opera; globalmente éste se integra en la actualidad con 70% de automóviles, 20% de autobuses y 10% de camiones. En los automóviles, de acuerdo a cifras de la SCT, viajan en promedio tres pasajeros por unidad.

Cuando un determinado tipo de vehículos rebasa esos porcentajes nos indica la vocación del camino; por ejemplo, en la autopista México-Querétaro la composición vehicular en el año 2000 se integró en 35.5% de camiones y 9.3% de autobuses, ambos sumaron 44.8%,

por lo que se trata sin lugar a dudas de una vía con vocación camionera, a diferencia de las que son mayormente utilizadas por automóviles donde se trata de carreteras turísticas, como es el caso de Tijuana-Ensenada que en el mismo año registró una circulación de automóviles del 92.4%.

III.2.3. Características de la carretera

Entre los aspectos técnicos importantes que se deben tomar en consideración para elegir el lugar idóneo para construir un *Parador de Servicios* se encuentran el número de carriles, si existe separación de cuerpos, retornos, intersecciones con otras carreteras, pendientes, grados de curvatura y pasos vehiculares o peatonales en las inmediaciones de los terrenos elegidos. Por ello, es necesario que las áreas especializadas de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y Capufe emitan la opinión técnica respectiva, tanto cuando se presentan solicitudes de carácter privado como cuando se elaboran proyectos institucionales.

a) Longitud del tramo carretero

La distancia que separa los puntos extremos de una carretera, su kilometraje, junto con otros elementos como la densidad poblacional de las zonas que cruza, el número de localidades carreteras y los servicios ya existentes permitirán definir la mejor ubicación geográfica de estos servicios y su espaciamiento.

b) Tipo de carretera

El tipo de carretera también influye para determinar el tamaño y tipo de parador a instalar. A nivel nacional las carreteras de cuota se clasifican de la siguiente manera:

Autopista.- Carretera con dos o más carriles para cada sentido, dividida mediante barrera central o camellón y con retornos a determinada distancia.

Camino directo.- Carretera de dos carriles, uno para cada sentido, sin barrera o camellón central.

c) Servicios públicos

La instalación de un parador requiere indispensablemente contar con ciertos elementos que permitan su adecuada operación, de éstos los más importantes se enuncian a continuación:

- Suministro de agua
- Drenaje o fosa séptica
- Electricidad
- Telecomunicaciones. De no existir esta posibilidad o resultar muy onerosa su instalación, por lo menos deberá contar con equipo de radiocomunicación.

III.2.4. Servicios existentes

Existen criterios que consideran que cada determinada distancia, por ejemplo cada 30 kilómetros, deberá existir un parador. Sin embargo, hay que considerar otros elementos como la topografía y los servicios que de manera formal o irregular se han instalado a lo largo de los caminos y que no pueden ser soslayados.

La existencia de servicios informales en las inmediaciones de las autopistas de cuota ha ocasionado problemas de diversa índole, entre ellos destaca que en su mayoría no cuentan con los permisos de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, y por lo tanto, los accesos no fueron construidos de acuerdo a las normas de la propia Secretaría, muchos de los sitios donde se ubican son inadecuados y casi siempre se concentran en las inmediaciones de las plazas de cobro o en intersecciones con otras carreteras, situaciones que merman las condiciones de seguridad para los viajeros.

Desde otro punto de vista, la calidad e higiene los establecimientos irregulares deja mucho que desear, su instalación se ha desarrollado improvisadamente y atendiendo más a las necesidades de subsistencia de los oferentes que a las de los usuarios, de tal manera que difícilmente cubren la demanda de servicios satisfactoriamente. Tratar de regularizarlos o quitarlos de los lugares donde se han instalado es un problema serio, debido a que en su momento se toleraron y es el sustento de un número importante de familias y por lo tanto hay que cuidar que no se cree un problema tanto social como político facilitando que en la medida de lo posible y paulatinamente, que se incorporen a los paradores donde se podrán otorgar los mismos servicios pero con mayor calidad.

III.2.5. Demanda de servicios

El estudio de mercado específico habrá, por consiguiente, de determinar la demanda potencial de servicios en cada tramo carretero, detectar las necesidades para cada tipo de servicios, el tamaño de las instalaciones y la evaluación de los servicios que ya operan, concluyendo si el proyecto es viable o no.

Dentro de los estudios es importante realizar encuestas entre los usuarios de las carreteras a fin de definir las características de la demanda de los servicios por una parte, y por la otra detectar entre los habitantes de las poblaciones cercanas la disponibilidad de trabajadores, la oferta de productos para abastecer a los paradores y para determinar el impacto económico-social que tendrán este tipo de negocios.

Para la elaboración de programas institucionales que promuevan la instalación de paradores de servicios del tipo que se requieren y en los lugares estratégicos, como es el caso de Capufe, se deben realizar los estudios mediante una metodología elaborada específicamente para tal fin, que contemple además de la aplicación de encuestas, la utilización de la infraestructura, los conocimientos y la experiencia del personal del Organismo en toda la República.

III.2.6. Rentabilidad de la inversión

La ubicación del parador obedecerá en buena medida a las zonas en donde asegure la generación de mayores flujos de ingresos que posibiliten la obtención de los rendimientos esperados. Los estudios de factibilidad técnica y económica proporcionarán a los inversionistas interesados en estos proyectos los elementos para determinar la rentabilidad de la inversión y considerar la contraprestación económica que podrán compartir con el concesionario-operador del camino.

El concesionario-operador de las carreteras de cuota deberá solicitar a los inversionistas privados además de los documentos oficiales, el proyecto arquitectónico, los estudios de factibilidad técnica y económica, así como los de impacto ambiental para aprobar cada proyecto de los paradores de servicio en los que pudiera tener participación; a su vez, el concesionario entregará por escrito los lineamientos generales de operación que deberán observar los inversionistas, a fin de garantizar en la medida de lo posible la viabilidad del proyecto y la calidad de los servicios.

IV. FORMULACIÓN DEL PROYECTO DE INVERSIÓN.

En este capítulo se abordan brevemente los pasos a seguir para, una vez detectadas las necesidades de servicios, elaborar el proyecto de inversión y definir su factibilidad.

La identificación de necesidades de inversión, tanto en una empresa privada como en un organismo o entidad pública, puede tener dos orígenes:

- a) La existencia de necesidades insatisfechas en el presente o en un futuro previsible. En la actualidad se ha identificado la necesidad de ofrecer más y mejores servicios, y consecuentemente, de que los nuevos proyectos carreteros incluyan la ubicación de los servicios complementarios, acordes a las características de la carretera, y
- b) Las potencialidades que podrían aprovecharse con el proyecto. Por ejemplo, si el proyecto a evaluar tiene por objeto el de satisfacer las necesidades del turismo debido a su ubicación, entonces hay que aprovechar esta potencialidad y ofrecer servicios turísticos.

Para el caso de los proyectos asociados al uso y aprovechamiento de los derechos de vía, podemos definirlos como un plan prospectivo mediante el cual conoceremos las necesidades de nuevos servicios, así como el monto de la inversión que se requiere realizar en las diversas carreteras o autopistas de altas especificaciones, y que sean capaces de cubrir algunos aspectos del desarrollo económico y social de la región de que se trate.

Según los Manuales de Alta Planeación y Evaluación de Proyectos de Inversión del Centro de Estudios de Desarrollo Administrativo "el proyecto es el principal instrumento para optimizar el uso de los recursos escasos, ya que los proyectos implican un proceso racional de toma de decisiones".

Un proyecto de inversión por su naturaleza requiere de un proceso o un ciclo de vida el cual tendrá los siguientes componentes:

Proceso de formulación:

En una primera etapa se detectan y analizan las posibles necesidades y se identifica el objetivo o solución mediante un estudio de pre-factibilidad, el cual de resultar favorable, pasa a la segunda etapa de elaboración formal del estudio de factibilidad o proyecto definitivo.

Evaluación del proyecto para su aprobación:

Consiste en realizar la evaluación financiera y económica, asociados con un estudio social y de impacto ambiental, según sea el caso.

Administración del proyecto:

Una vez aprobado, deberá nombrarse a algún responsable de la dirección del proyecto, quien se encargará de dar el seguimiento y control necesario y al final evaluar los resultados.

IV.1. Análisis de factibilidad.

Éste deberá estar integrado por un diagnóstico relacionado con las características particulares del mercado o bien por el universo de beneficiarios del proyecto, la determinación de los medios técnicos mas adecuados para lograr el objetivo y el estudio de las fuentes de financiamiento del proyecto.

IV.2. Estudio de mercado

Los elementos básicos que lo integran son:

El **objeto** del estudio de mercado en un proyecto económico de este tipo, se centra en la estimación de la cuantía de los servicios provenientes de una nueva unidad de servicios que los usuarios estarán dispuestos a consumir a determinados precios.

La demanda, que tiene por objeto demostrar, caracterizar, cuantificar y proyectar la existencia en una área geográfica determinada, de los consumidores, beneficiarios o usuarios potenciales de los bienes o servicios que los inversionistas pretenden ofrecer.

Es importante señalar que dentro del estudio de mercado y a efecto de conocer la demanda de los servicios que se pretenden ofrecer o complementar, se tendrán que aplicar encuestas muy bien definidas a los usuarios de las carreteras y a los habitantes de la zona que posibiliten detectar tres aspectos importantes para el concesionario-operador de las carreteras, como son:

1. Si los servicios básicos obligatorios que se están proporcionando son adecuados y suficientes;
2. Qué tipo de servicios complementarios se requieren, y
3. Posibles proyectos de inversión identificables en las localidades por las que cruza el camino.

La oferta, que tiene por objeto caracterizar, cuantificar y proyectar las fuentes de oferta geográficamente ubicadas, así como, las características, el tipo y la magnitud de los servicios y bienes que se van a ofrecer. Se distinguen tres tipos de oferta: la competitiva, la oligopólica y la monopólica, cada una de las cuales tipificará el proyecto.

El precio es el otro elemento básico del estudio de mercado. Consiste en determinar el precio más adecuado para los servicios y bienes que se ofrecerán, su competitividad y el impacto que una alteración de los mismos tendría sobre la oferta y la demanda del producto.

IV.3. Estudio técnico

Para el caso que nos ocupa, el estudio técnico consiste en diseñar el proyecto de *Parador de Servicios* óptimo, considerando que se puede iniciar con el tipo de parador más

sencillo y prever su crecimiento paulatino. Como se mencionó en el capítulo anterior, debe incluir: diseño, eficiencia, seguridad, impacto ecológico, insumos locales, el abasto y los recursos necesarios.

Este estudio es muy importante, ya que definirá la viabilidad del proyecto, esto es, tendrá que demostrar que se ha seleccionado la mejor alternativa para abastecer una demanda posible.

Tamaño del proyecto:

Cuando se habla del tamaño del proyecto se alude a su capacidad óptima para proporcionar un servicio (o para producir un bien) durante un periodo dado de tiempo:

$$\frac{\text{Cantidad total de bienes o servicios producidos}}{\text{Unidad de tiempo}}$$

Este último concepto se refiere a la cantidad de servicios por unidad de tiempo que se puede generar con los factores de producción elegidos.

El tamaño del proyecto conceptualizado como **capacidad** se sistematiza en las siguientes categorías:

- Capacidad total instalada
- Capacidad operativa
- Margen de seguridad

en donde:

$$\text{Capacidad Instalada} = \text{Capacidad Operativa} + \text{Margen de Seguridad.}$$

En cuanto al tamaño del proyecto existen modalidades como son:

$$\frac{\text{Monto de inversión o capital a ser empleado}}{\text{Unidad de tiempo}}$$

unidad de tiempo

Cantidad de plazas creadas por el proyecto
unidad de tiempo

Cantidad de equipo o maquinaria
unidad de tiempo

El análisis del tamaño del proyecto deberá contener la capacidad del proyecto y los factores condicionantes del tamaño. En cuanto a su capacidad, se refiere a que si es un proyecto de implantación el tamaño se expresa en la cantidad de productos/unidad de tiempo, y si es un proyecto de operación o ampliación, entonces se presenta el tamaño existente y el de la nueva unidad de ampliación.

En lo que se refiere a los factores condicionantes del tamaño se encuentran los siguientes:

- **Tamaño-Mercado:** conocer el mercado a satisfacer es el factor más importante para determinar el tamaño del proyecto.
- **Tamaño-Técnica e Inversión:** la operación a mayor escala se traduce en menor costo de inversión por unidad de capacidad instalada y en mayor rendimiento por personal y otros insumos.
- **Tamaño-Localización:** se refiere a la disponibilidad de insumos y a los costos del transporte de los mismos.
- **Tamaño-Recursos Financieros:** su disponibilidad delimita de antemano el tamaño del proyecto, no obstante si la demanda es muy favorable, estas limitaciones pueden superarse, realizando el proyecto por etapas.

Pudieran existir otros factores limitantes como son la falta de disponibilidad de recursos humanos, materiales y de transporte; problemas legales, políticos o institucionales.

Proyecto técnico:

El proyecto técnico se refiere específicamente a la combinación de elementos que integrarán cada área del *Parador de Servicios*.

Desde luego se habrá analizado previamente la viabilidad técnica y de operatividad de la carretera en el sitio elegido para la localización del parador, así como los aspectos topográficos y geológicos.

IV.4. Estudio financiero.

El estudio financiero tiene como objetivo presentar un análisis sintético e integrativo de los escenarios del comportamiento de la inversión: ingresos-egresos –rentabilidad-, en el contexto de las decisiones de funcionamiento y la vida útil del proyecto.

El estudio financiero deberá contener cuando menos el análisis de los siguientes apartados:

- Requerimientos de Capital.- Inversión en activos fijos y capital de trabajo.
- Disponibilidades de Capital.- Bienes y/o capital propio, aportaciones de los socios, otros.
- Requerimientos de Financiamiento.- Análisis de las fuentes de créditos.
- Proyecciones financieras.- Constituyen el prerequisite para la elaboración de los reportes financieros (ingresos, egresos, flujo de caja), en cuyo sustento se llevará a cabo la evaluación financiera del proyecto.
- Punto de equilibrio.- Este análisis es básico para la selección de la fuente de financiamiento, ya que nos indica en que momento o a que volumen de producción y ventas se alcanza la igualdad entre ingresos y egresos.

- Estados Financieros Proforma.- Integrados por el balance, estado de resultados, el presupuesto de operación, y el flujo de caja, presentan de una manera integral el comportamiento financiero del proyecto durante un periodo previsible y es un punto de referencia para la evaluación financiera.

IV.5. Evaluación financiera

En los proyectos de inversión se debe tratar de expresar en términos monetarios los resultados de cada curso de acción y una vez que las alternativas han sido identificadas y evaluadas, el siguiente paso es utilizar algún procedimiento general que ayude a seleccionar la mejor de ellas.

Entre los principales métodos de selección de alternativas de inversión que sirven para evaluar los proyectos bajo condiciones de certeza, partiendo de la premisa de que el inversionista utilizará criterios cuantitativos para medir la rentabilidad de sus inversiones y de esta manera poder planear la magnitud y composición de su propuesta en lo referente a las erogaciones de capital, se encuentran los siguientes:

- El método del valor presente neto
- El método de la tasa interna de rendimiento

Estos métodos son equivalentes, es decir, si un proyecto de inversión es analizado correctamente con cada uno de éstos, la decisión será la misma. La selección del método a utilizar dependerá del problema que se analice, de las preferencias del analista, y de cual de ellos arroja los resultados más convenientes.

Método del valor presente neto (VPN).

Consiste en determinar el valor en el tiempo cero de los flujos de efectivo futuros que genera un proyecto de inversión. Si este valor es **positivo**, entonces la inversión es recomendable.

Método de la tasa interna de rendimiento (TIR).

Este método es un índice de rentabilidad que se define como la tasa de interés que reduce a cero el valor presente neto. Una inversión debe aceptarse si su TIR es superior al costo de capital para la empresa. Cuando se contempla más de un proyecto de inversión, se deberá optar por aquel que tenga la mayor tasa interna de rendimiento.

En torno a la evaluación de proyectos de inversión existen variables que son muy importantes y definitivas en cuanto al resultado que pueda dar, como es el caso de la *tasa de descuento empleada en la actualización de sus flujos de caja*, ya que aunque las demás variables se hayan proyectado adecuadamente, la utilización de una tasa de descuento inadecuada puede inducir a un resultado incorrecto.

Cuando hay inestabilidad económica en un país, se deberá ser más cauteloso en la utilización de tasas, ya que influyen sensiblemente en el resultado de la evaluación.

V. PROBLEMÁTICA Y PROPUESTA PARA APLICAR CONTRAPRESTACIONES ECONÓMICAS POR EL USO Y APROVECHAMIENTO DE LOS DERECHOS DE VÍA

Los aspectos que más controversia y dificultades han generado para el desarrollo de este tipo de proyectos son: a) La ausencia de la aprobación específica por parte de las autoridades federales a todos los concesionarios de infraestructura carretera de cuota para aplicar una contraprestación económica a los proyectos de inversión privada que se instalen dentro del derecho de vía; b) A qué tipo de proyectos que se ubiquen en terrenos adyacentes al derecho de vía, se puede aplicar dicha contraprestación; y c) Los métodos para calcular y establecer las tarifas o cuotas.

Lo anterior se puso de manifiesto a partir de las concesiones otorgadas a particulares, debido a que el marco jurídico no establece con claridad las atribuciones y obligaciones de los diferentes concesionarios: Capufe, que es un organismo público descentralizado; Banobras, que es simultáneamente una institución fiduciaria del Gobierno Federal y concesionaria de la red rescatada Farac; algunos gobiernos estatales o municipales; y los concesionarios privados.

La Ley establece que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes es la única dependencia autorizada para otorgar los permisos para construir accesos en el derecho de vía de una carretera, a través de los Centros SCT que operan en toda la República, y por lo cual se cobran los derechos correspondientes, concepto que es diferente a imponer el cobro de una contraprestación económica por el uso y aprovechamiento del derecho de vía. Tampoco estipula lo procedente para los establecimientos regulares que ya existen.

Banobras y los concesionarios privados, aseguran que los títulos de concesión que les fueron otorgados establecen la facultad de explotar a su conveniencia el derecho de vía para todo tipo de proyectos, cuestión que no es muy clara para Capufe, que en sentido estricto únicamente cuenta con dos títulos de concesión de los tramos Palmillas-Querétaro y La Rumorosa-Tecate, la demás infraestructura que conforma la denominada Red Propia, le ha sido entregada por el Gobierno Federal, para que la administre con sus ingresos, pero el Organismo no tiene la facultad específica para establecer contraprestaciones económicas; tampoco se tiene claro cuáles son los términos de las concesiones otorgadas a los Gobiernos Estatales.

Lo anterior genera situaciones inequitativas, confusas y desventajosas para Capufe y los gobiernos estatales y lo contrario para los concesionarios privados y Banobras, por lo cual, se propone que todos gocen de las mismas prerrogativas y se elaboren normas para definir, en cuáles casos se pueden cobrar las mencionadas contraprestaciones, bajo qué metodología se deben calcular, y sobretodo que dichas normas se plasmen en el marco jurídico aplicable.

A pesar de las inconveniencias descritas, en Capufe se ha tenido que avanzar mediante acuerdos y autorizaciones específicas por parte de sus órganos de gobierno, en virtud de la aparición y la urgencia para instalar proyectos novedosos a lo largo de las carreteras y puentes que administra.

Por lo anteriormente descrito, el cálculo y la aplicación de las cuotas o tarifas se debe dividir en dos campos: dentro del derecho de vía; y en terrenos adyacentes al mismo.

V.1. Para Instalaciones dentro del derecho de vía

En los inicios de los años noventa y con el advenimiento de la innovación tecnológica en las comunicaciones telemáticas surgió la necesidad de instalar redes de fibra óptica en el derecho de vía de las carreteras, puentes, vías férreas y a través de las torres de transmisión eléctrica, y por ende la exigencia de establecer las tarifas viables, justas y equitativas, que compensaran la utilización de esa franja de terreno para explotación comercial por parte de empresas privadas.

En ese tenor los organismos públicos como Ferrocarriles Nacionales de México, la Comisión Federal de Electricidad y Capufe, se abocaron a investigar lo que sucedía en otros países y a tratar de establecer tarifas adecuadas en México. En lo referente a los ingresos que obtienen por este concepto, los concesionarios de las autopistas en los países desarrollados (que son los únicos que tienen normas para estas actividades), no se logró tener la información en forma directa, tampoco el método empleado para su cálculo, sin embargo, se sabe que dichos ingresos son bastante elevados. En Capufe se trató, inútilmente, de obtener información acerca de los ingresos o de las utilidades de las empresas de telefonía que operan en el país, con el objeto de analizar si un porcentaje de los ingresos podría utilizarse como criterio para la definición de las tarifas por el uso del derecho de vía. En virtud del fracaso se hizo un cálculo basado en los costos de mantenimiento que realiza el Organismo en el derecho de vía, así como en el valor de su infraestructura, dichos cálculos se sometieron a la consideración de la Secretaría de

Comunicaciones y Transportes, cabeza de sector, y a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, quien revisa las propuestas elaboradas, las modifica en su caso, y las establece de manera oficial. Después de varios ajustes y negociaciones en las que intervinieron los empresarios, a partir de 1999 dicha secretaría aprobó para Capufe las primeras tarifas por la instalación de redes de fibra óptica en el derecho de vía de su red propia, mismas que se actualizan anualmente. A pesar de esta disposición oficial, la empresa Avantel se ha inconformado con la Secretaría de Hacienda por no existir los términos legales para su aplicación.

Los concesionarios privados y Banobras no están sujetos a esta disposición, sin embargo, no tienen los elementos ni la experiencia para determinar las tarifas idóneas, por lo cual, en el Farac, decidieron adoptar las autorizadas a Capufe.

Un problema adicional sería que cada cual estableciera tarifas diferentes para este tipo de proyectos, por ejemplo, el tendido de redes de fibra óptica de una empresa puede pasar por carreteras y puentes a cargo de diferentes concesionarios, por lo tanto, tendrían que calcular los kilómetros, decámetros y metros que le corresponderían a cada concesionario. Por otra parte, resulta más conveniente que las autoridades federales intervengan para definir el método, el monto y la actualización de las tarifas para todos los inversionistas, y que además, cuenten con las mismas prerrogativas.

Por el momento y con la decisión por parte de Banobras de adoptar las tarifas autorizadas a Capufe para este tipo de instalaciones no se han presentado problemas, sin embargo se requiere consignar lo necesario en el marco legal y en la normatividad de cada dependencia o institución.

V. 2. Para instalaciones en terrenos adyacentes al derecho de vía

En lo referente a paradores de servicios o a establecimientos comerciales diversos, se presentan situaciones especiales; antes de la implantación del programa de concesión de carreteras y de que surgiera la necesidad de utilizar la infraestructura carretera para instalar redes de fibra óptica, no se cobraba por el uso y explotación del derecho de vía, únicamente se pagaba (y a la fecha se continúa pagando) el derecho para construir los accesos a las carreteras de acuerdo con la normatividad específica de la propia Secretaría.

El marco legal actual es inadecuado porque no menciona lo procedente para cobrar las cuotas por estos proyectos, como se verá en el próximo capítulo donde se analizan los puntos específicos abordados en la legislación respectiva.

No hay criterios y lineamientos claros por parte de las autoridades federales para la aplicación de las tarifas, motivo por el cual se ha tenido que improvisar y prevalecen situaciones confusas, inequitativas y posiblemente extralegales.

En Capufe se ha realizado una licitación pública para la construcción de un parador de servicios y cobra la contraprestación económica correspondiente, debido a que participó con la aportación del terreno donde se ubica el parador y se firmó un contrato de asociación en participación.

En los proyectos de inversión privada total, se acordó con la SCT que los Centros SCT solicitarían a Capufe únicamente la opinión técnica y de operatividad favorable, cuando se trate de solicitudes en las carreteras bajo su responsabilidad operativa. Situación que no siempre se ha cumplido y se han otorgado permisos sin conocimiento del Organismo.

Para mayor confusión en el Diario Oficial de la Federación del 2 de octubre de 2000, se publicó un acuerdo para dar a conocer los *trámites empresariales inscritos en el Registro Federal de Trámites de la SCT*, entre los cuales para la Unidad de Autopistas de Cuota, el inciso B, punto 3, indica que independientemente del otorgamiento del permiso para la construcción de accesos, el interesado deberá cubrir la contraprestación por el aprovechamiento del derecho de vía a los concesionarios o a Capufe, en caso contrario, el solicitante no podrá iniciar la obra o instalación. Como podrá observarse, no se trata de un decreto presidencial, ni se ha modificado el Reglamento respectivo, por lo tanto no tiene fundamento legal, ni se debe aplicar, además tampoco define los criterios para aplicar tarifas a cada tipo de proyecto.

V.3. Consecuencias

La carencia de una regulación específica propició por muchos años que proliferaran todo tipo de locales y establecimientos irregulares, generalmente de mala calidad, especialmente en las autopistas más antiguas que son las que confluyen al Distrito Federal y que han formado parte de la red propia de Capufe, por ser éste el único Organismo que se dedicaba, antes de las concesiones a particulares, a administrar y operar caminos y puentes de cuota.

Los concesionarios privados, en términos generales, no tuvieron el problema de servicios irregulares por tratarse de infraestructura de reciente creación; aún así, en algunos casos se permitió y propició la construcción de locales comerciales dentro del derecho de vía y los comerciantes pagaban una especie de arrendamiento. En la actualidad se está tratando de regularizar esta situación, debido a que la ley prohíbe la construcción de locales o paradores y la instalación de anuncios publicitarios dentro de esta franja de terreno.

En virtud de lo referido, a partir de 1996 con la aprobación del Consejo de Administración, en Capufe se establecieron algunos criterios para promover y regular los proyectos de inversión relacionados con el uso y aprovechamiento del derecho de vía:

- Se elaboró una Propuesta para Normar el Uso y Aprovechamiento del Derecho de Vía y Zonas Aledañas, que se entregó a las autoridades de la SCT para su análisis, sin embargo en ésta no se profundizó lo suficiente en el tema de las contraprestaciones económicas y además, dicho análisis no derivó en la modificación del marco legal.
- El programa de modernización de las plazas de cobro iniciado en 1997, especifica que en las inmediaciones de éstas no se debe instalar ningún tipo de servicio, por ejemplo, sanitarios y tiendas de conveniencia o paradores de servicios, debido a que obstruyen el tránsito vehicular y llegan a provocar accidentes. Por lo tanto, todo tipo de servicios deberá ubicarse a una distancia mínima de un kilómetro de dichas plazas.
- Capufe realizaría una campaña e instrumentaría programas para invitar a inversionistas privados a participar en la construcción, operación, administración y explotación de paradores de servicios en terrenos propiedad o bajo la explotación del

organismo, mediante licitaciones públicas, por lo que obtendría una contraprestación económica.

- Las licitaciones públicas se realizarían para transparentar el procedimiento, aún cuando no exista obligación por tratarse de inversión privada, sin embargo aún en la actualidad hay que aclarar algunas cuestiones:
 - No se puede realizar una licitación pública cuando no se aporta, por lo menos parte del proyecto, en todo caso se trataría de una invitación o convocatoria.
 - En el caso de instalación de *Paradores de Servicios* a lo largo de toda una carretera se corre el riesgo de que se ubiquen en lugares inadecuados.
 - En el Organismo se cuenta con los elementos para integrar programas de corto y mediano plazo que contemplen la correcta ubicación, el tipo de parador y el número de éstos que se requieren en la red carretera que opera.
 - Cuenta con algunos terrenos para tal fin, o bien, puede obtener la autorización para adquirir aquéllos estratégicamente ubicados y poder, sin contravenir las disposiciones legales, licitar el tipo y tamaño de parador que se requiera en cada caso y obtener de esta forma la contraprestación correspondiente, mediante la celebración entre las partes, de un contrato de asociación en participación, como sucedió con un parador de servicios en la autopista Tijuana-Ensenada, que ha obtenido buenos resultados tanto para Capufe como para los empresarios.

Cabe señalar que debido a la mencionada falta de definición en las políticas, lineamientos y regulación específica, y aún cuando se elaboraron los procedimientos internos correspondientes, muchos de los criterios señalados no se han podido implementar.

Por lo tanto, las propuestas para establecer las contraprestaciones económicas por el uso y aprovechamiento del derecho de vía pueden resumirse en lo siguiente:

1. Modificar el marco legal para establecer la aplicación de contraprestaciones económicas para proyectos que se ubiquen en el derecho de vía, y para los casos específicos de proyectos en terrenos adyacentes al derecho de vía en los cuales tenga alguna participación el concesionario- operador de las carreteras de cuota.

2. En el caso de solicitudes para instalar servicios comerciales de diversa índole en los que los concesionarios públicos o privados no participan, la función de éstos se debe concretar *únicamente a emitir la opinión técnica y de operatividad correspondiente*.
3. Las tarifas para las instalaciones marginales dentro del derecho de vía deben ser iguales para todos los concesionarios y deberán ser definidas y aprobadas por las autoridades hacendarias.
4. Las contraprestaciones económicas derivadas de licitaciones públicas para la construcción y operación de *Paradores de Servicios* en las que participe el concesionario-operador de una autopista, serán las que resulten de la mejor propuesta técnica, es decir el mejor proyecto arquitectónico y los servicios más completos, y la mayor propuesta económica. Ésta última, consistirá en aplicar un porcentaje de los ingresos que se obtengan por la venta de combustibles y lubricantes, en el cual se reflejen los ingresos de los demás giros comerciales que se instalen en el parador. Dicho procedimiento facilita el cobro de la contraprestación económica por parte del concesionario, ya que si se aplicara un porcentaje de las utilidades de cada establecimiento, implicaría contar personal especializado para verificar que los cálculos realizados por los administradores sean correctos.
5. La formalización de los proyectos de inversión relacionados con el derecho de vía que impliquen la obtención de una contraprestación económica por parte del concesionario de la infraestructura carretera de cuota, se realizará mediante la celebración entre las partes involucradas de *Contratos de Asociación en Participación*, los cuales estipularán con toda claridad las condiciones, temporalidad, forma de pago y causas de rescisión, entre los aspectos más importantes.
6. En caso de que las autoridades lleguen a aprobar el cobro de contraprestaciones económicas para todos los establecimientos instalados en terrenos adyacentes al derecho de vía, deberán estipular con toda precisión lo que procederá con los comercios que ya se encuentran operando y que a su debido tiempo obtuvieron los permisos y pagaron los derechos correspondientes, ya que dichas autorizaciones no contemplaban el cobro de alguna contraprestación. Asimismo, deberán precisar las cuotas o tarifas que se les impondrían y las bases legales para su aplicación a partir de su aprobación.

VI. IDENTIFICACIÓN DE LA PROBLEMÁTICA OPERATIVA Y PROPUESTAS DE SOLUCIÓN

La elaboración de un diagnóstico confiable de este tema, implica realizar un análisis del entorno general y de los obstáculos que han intervenido en el proceso para llevar a cabo programas y proyectos exitosos relacionados con el derecho de vía.

Por lo tanto, es necesario detectar la problemática particular que enfrenta Capufe y presentar **alternativas de solución** previamente a la elaboración de programas encaminados a promover la instalación de paradores de servicios, ya que si no se aplican las medidas correctivas necesarias, dichos programas tendrían las deficiencias de los planteamientos anteriores con resultados negativos y el consabido desperdicio de tiempo, esfuerzos y recursos muy valiosos.

Con el objeto de mostrar en forma ordenada el diagnóstico y las propuestas, se presenta primero el tema de las políticas nacionales, sus lineamientos y criterios generales; enseguida se presenta un cuadro para cada uno de los documentos que conforman el marco legal relacionado con el uso y aprovechamiento de los derechos de vía, en cuya primera columna se transcribe la referencia con el texto actual, y en la segunda la propuesta de modificación o los conceptos que hace falta agregar; más adelante se continúa con las funciones y los procedimientos específicos propuestos para Capufe, para la elaboración de programas, la aprobación de solicitudes y la participación en proyectos de inversión relacionados con el uso y aprovechamiento del derecho de vía que se ubiquen en las autopistas y puentes de la Red Propia, la Red Contratada y la Red Farac. Por último se incluye una propuesta de promoción para la instalación de *Paradores de Servicios*.

V1.1. Instrumentación de políticas nacionales y particulares sobre el uso y aprovechamiento del derecho de vía

Como se ha mencionado a lo largo de este trabajo existen ambigüedades y lagunas en las políticas nacionales y particulares que deben guiar el comportamiento de los involucrados en esta materia y que deberían estar debidamente plasmados en el marco jurídico correspondiente.

El Plan Nacional de Desarrollo 1994-2000 y los programas sectoriales correspondientes no definieron ni especificaron con claridad las directrices necesarias, y tampoco lo hace el documento general del Plan Nacional de Desarrollo de la actual administración; por lo tanto, cuando menos en los últimos dos años Banobras y los concesionarios privados que tienen celebrados contratos de administración y operación de carreteras y puentes con Capufe, todos ellos interesados en proporcionar los servicios de calidad en las carreteras bajo su responsabilidad, se han visto en la necesidad de improvisar y de establecer coordinación entre sí y con las autoridades federales, para poner en práctica programas de construcción de *Paradores de Servicios* en plazos cortos que a la fecha no han tenido los resultados esperados.

Corresponde a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, como cabeza de sector, dictar las políticas, lineamientos y criterios generales en lo concerniente al uso y aprovechamiento del derecho de vía; dichas directrices deberían tomar en consideración a todos los involucrados, por lo cual se propone que la Política Nacional contenga lo que a continuación se sugiere:

1. La Secretaría de Comunicaciones y Transportes es la única facultada para otorgar los permisos, cobrar los derechos correspondientes, así como compartir con los concesionarios públicos y privados la responsabilidad de vigilar que las obras se realicen bajo las normas y especificaciones de la Secretaría. Para ello, antes de aprobar cualquier solicitud deberá contar con la opinión favorable del concesionario-operador.
2. Los concesionarios públicos y privados deberán promover la instalación de *Paradores de Servicios* estratégicamente ubicados en las carreteras bajo su responsabilidad y vigilar que esos servicios se proporcionen bajo los lineamientos de operación que se determinen.
3. Los inversionistas interesados en proyectos de inversión dentro del derecho de vía o en terrenos adyacentes deberán iniciar los trámites con los concesionarios-operadores para obtener la opinión favorable y continuarlos en los Centros SCT que le corresponda a la ubicación del proyecto.

4. El derecho de vía de las carreteras y puentes de cuota puede ser objeto de explotación por parte de los concesionarios privados y públicos (Banobras, Capufe y Gobiernos Estatales o Municipales), en los siguientes casos:
- a) Cuando se utilice la franja de terreno denominada *Derecho de Vía* para construir instalaciones marginales tales como: ductos o cableados subterráneos; torres de transmisión de señales; cruzamientos terrestres o aéreos; instalación de casetas de entrega de mercaderías en puentes internacionales; o alguna obra no descrita, siempre y cuando, no interfiera con la adecuada operación de la vía o puente. Lo anterior quedaría condicionado a que estas instalaciones deberán ser reubicadas cuando lo requiera la vía y así lo determinen las autoridades correspondientes.
 - b) Cuando se requiera construir un acceso a terrenos adyacentes al derecho de vía, en donde se construyan *Paradores de Servicios* o establecimientos comerciales, que tengan participación financiera o en especie de los concesionarios o los operadores de la carretera o puente.

En ambos casos los concesionarios-operadores públicos o privados podrán obtener contraprestaciones económicas por concepto de uso y explotación del derecho de vía, las que se aplicarán mediante los siguientes mecanismos:

- Para las instalaciones marginales la contraprestación económica será determinada por las autoridades hacendarias, cuya definición tomará en consideración las propuestas que presenten los concesionarios. Las cuotas se actualizarán anualmente, y serán de observancia general.
- Para los *Paradores de Servicios* que se construyan en terrenos adyacentes al derecho de vía, propiedad o bajo la explotación del concesionario, los concesionarios públicos podrán optar por realizar licitaciones públicas en las que el ganador sea quien presente el mejor proyecto arquitectónico y el mayor porcentaje de las ventas de todos los negocios reflejado en la venta de combustibles y lubricantes como contraprestación económica. Para ello deberán firmar un contrato de asociación en participación, mínimo por el tiempo que dure la franquicia Pemex

- Los concesionarios privados que tengan participación en la construcción de paradores de servicios podrán adoptar el procedimiento anterior, que es el que se recomienda en este trabajo, o establecer algún tipo de arrendamiento.

VI.2. Marco Legal

En este apartado se presentan las propuestas de modificación al marco jurídico, con la intención de que expresen de manera clara las políticas, lineamientos y criterios en la materia, y que los trámites referentes al uso y explotación de los derechos de vía se puedan realizar en forma ordenada, ágil y eficiente.

Estas propuestas se hacen con plena conciencia de que corresponde a las autoridades de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes elaborar las iniciativas con los cambios a la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal y del Reglamento respectivo; así como a las autoridades de Capufe, elaborar, presentar y obtener la aprobación del Consejo de Administración para modificar el Estatuto Orgánico actual, y que además dichos instrumentos deberán adecuarse con las técnicas jurídicas necesarias.

Por lo tanto, es conveniente reiterar que derivado de la experiencia profesional en este campo, la intención es aportar las sugerencias que eliminen los obstáculos que han enfrentado los inversionistas y los concesionarios para desarrollar proyectos viables y exitosos para ambas partes.

Para facilitar su comprensión, es necesario aclarar que no se transcriben los documentos en su totalidad, únicamente se hace referencia a los capítulos y artículos relacionados con el tema. Como se indicó anteriormente, se presenta un cuadro para cada referencia o documento con dos columnas, la primera con el contenido actual y la segunda con las propuestas de modificación, ampliación; los espacios en blanco indican que debe prevalecer el actual texto. Cabe mencionar que no se incluyen los documentos normativos de los concesionarios a excepción de Capufe.

VI.2.1 Estatuto Orgánico de Capufe

Las propuestas que a continuación se presentan se refieren al Estatuto Orgánico de Capufe reestructurado y publicado en el Diario Oficial de la Federación el 31 de diciembre de 1999

ESTATUTO ORGÁNICO DE CAPUFE

CONTENIDO

CAPÍTULO PRIMERO.- DISPOSICIONES GENERALES

Art. 1º Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos es un Organismo Público Federal Descentralizado con personalidad jurídica y patrimonios propios, creado por Decreto del Ejecutivo Federal publicado en el Diario Oficial de la Federación el 29 de 1963, y reestructurada su organización y funcionamiento por Decreto Presidencial publicado el 2 de agosto de 1985, modificado el 24 de noviembre de 1993 y 14 de septiembre de 1995.

Tiene como antecedente inicial la Entidad Paraestatal de las mismas características, denominada Caminos Federales de Ingresos, establecida por Decreto Presidencial publicado en el Órgano oficial citado, el 31 de julio de 1958.

Art. 2º.- El Organismo que atiende la prestación de un servicio público, tiene por objeto:

I.- Administrar y explotar por sí o a través de terceros, mediante concesión otorgada en términos de las disposiciones legales aplicables, los caminos y puentes federales que ha venido operando, así como en los que en el futuro se construyan con cargo a su patrimonio o les sean entregados para tal objeto;

II.- Llevar a cabo por sí o a través de terceros la conservación, reconstrucción y mejoramiento de dichas vías con cargo a su patrimonio;

III.- Proponer en los términos de ley a las autoridades competentes las tarifas que se aplicarán para la explotación de las vías y los servicios que presta, así como percibir y disponer de su ingreso conforme a su presupuesto;

IV.- Administrar y explotar por sí o a través de terceros mediante concesión, los servicios conexos y auxiliares a las vías generales de comunicación a que se refieren las fracciones anteriores.

V.- Establecer, administrar y explotar en forma directa o a través de sus entidades subsidiarias, plantas industriales para producir bienes necesarios para la realización de su objeto o instrumentar la producción y distribución de esos bienes;

VI.- Construir, administrar y explotar por sí o por terceros, las instalaciones complementarias que requiera para el cumplimiento de su objeto.

VII.- Promover y fomentar la participación de particulares bajo el régimen de concesión en la construcción y explotación de caminos y puentes federales, conforme a los lineamientos que emita la Secretaría de Comunicaciones y Transportes;

PROPUESTAS

IV.- Administrar y explotar por sí o a través de terceros, mediante contrato o convenio el conexo industrial y los servicios auxiliares que requieren las vías de comunicación a que se refieren las fracciones anteriores, como: conservación, mantenimiento y reparaciones.

VI.- Construir, administrar y operar por sí o por terceros las instalaciones complementarias y los servicios tales como: sanitarios, servicio médico, torres de auxilio vial, almacenes y campamentos, etc., que se requieran para el cumplimiento de su objeto.

ESTATUTO ORGÁNICO DE CAPUFE

CONTENIDO	PROPUESTAS
<p>VIII.- Participar conforme a las disposiciones legales aplicables, en proyectos de inversión y coinversión así como en todas las actividades inherentes a estos proyectos, para la construcción y explotación de las vías generales de comunicación a que se refiere este precepto, pudiendo afectar con tal propósito los ingresos provenientes de las vías que administra, con la aprobación de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes;</p> <p>IX.- Obtener financiamiento y créditos con cargo a su patrimonio, para la realización de su objeto con sujeción a las disposiciones legales aplicables;</p> <p>X.- Administrar caminos y puentes federales concesionados mediante la celebración de los convenios correspondientes;</p> <p>XI.- Coadyuvar a solicitud de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en la inspección de las carreteras y puentes federales concesionados y, en su caso, operar éstos últimos;</p> <p>XII.- Coadyuvar, a solicitud de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en la ejecución y operación del programa de caminos y puentes concesionados, y</p> <p>XIII.- En general celebrar y realizar todos los actos jurídicos derivados de la Ley Federal de las Entidades Paraestatales y los demás que sean necesarios para el cumplimiento de su objeto.</p>	<p>XIII.- Emitir y enviar a la SCT la opinión técnica y operativa de las solicitudes para autorizar proyectos de inversión relacionados con el derecho de vía, de las redes carreteras bajo su responsabilidad operativa.</p> <p>XIV.- Participar en especie o como inversionista de última instancia con personas físicas o morales en la construcción, operación, administración y explotación de paradores de servicios en la red propia del Organismo, mediante la celebración de los contratos de asociación en participación y la obtención de las contraprestaciones correspondientes.</p> <p>XV.- Obtener las contraprestaciones económicas que determinen las autoridades hacendarias derivadas de proyectos de inversión privada relativos a instalaciones marginales en el derecho de vía de la red propia que administra, así como colaborar en proyectos similares en cualquier otra red, carretera o instalación bajo su responsabilidad.</p> <p>XVI.- Podrá, si lo considera conveniente, promover mediante licitación pública la participación de la inversión privada en la construcción y operación de paradores de servicios en terrenos propiedad o bajo la explotación de Capufe, en la red carretera a su cargo.</p> <p>XVII.- En general celebrar y realizar todos los actos jurídicos derivados de la Ley Federal de las Entidades Paraestatales y los demás que sean necesarios para el cumplimiento de su objeto.</p>

ESTATUTO ORGÁNICO DE CAPUFE

CONTENIDO	PROPUESTAS
<p>Art. 3°.- Para el estudio, planeación atención y ejecución de los asuntos y actos que le competen, Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos, contará con los siguientes Servidores Públicos, Unidades Administrativas y órganos Especiales, Desconcentrados y Colegiados:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Consejo de Administración - Director General - Director de Planeación y -desarrollo - Director de Operación - Director Técnico - Director Jurídico - Director de Administración y Finanzas - Director de Obra Concesionada - Contralor Interno - Coordinador de Incorporación Carretera - - Coordinador de Comercialización - Coordinador de Comunicación Social - Coordinador de Delegaciones - Coordinador de Seguimiento y Supervisión - Subdirección de Planeación y Proyectos - Subdirección de Análisis Estadístico y Políticas Tarifarias - Subdirección de Normas de Operación - Subdirección de Conservación - Subdirección de Desarrollo Tecnológico - Subdirección de Asuntos Jurídicos - Subdirección de Seguridad y Salvaguarda - Subdirección de Recursos Humanos y Materiales - Subdirección de Finanzas - Subdirección de Informática - Subdirección de Administración de Contratos de Obra Concesionada - Subdirección de Evaluación de Obra Concesionada - Conexo Industrial - Delegaciones Regionales - Gerencias de Tramo - Comisión Mixta de Productividad y Calidad - Comités Técnicos Especializados 	<p>Coordinador de Proyectos de Derechos de Vía</p>

NOTA: Los demás artículos no afectan la presente propuesta.

VI.2.2 Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal

A continuación se hace referencia a los cambios que se proponen para hacer más específica la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal vigente (publicada en el Diario Oficial de la Federación el 22 de diciembre de 1993).

LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL

CONTENIDO

CAPÍTULO I.- DEL ÁMBITO DE APLICACIÓN DE LA LEY

Art. 1º.-La presente Ley tiene por objeto regular la construcción operación, conservación y mantenimiento de los caminos y puentes a que se refieren las fracciones I y V del artículo siguiente, los cuales constituyen vías generales de comunicación, así como los servicios de autotransporte federal que en ellos operan y sus servicios auxiliares.

Art. 2º.- Para los efectos de esta Ley se entenderá por:

I.- Caminos o carreteras;

- a) Los que entronquen con algún camino de país extranjero.
- a) Los que comuniquen a dos o más estados de la Federación; y
- b) Los que en su totalidad o en su mayor parte sean construidos por la Federación; con fondos federales o mediante concesión federal a particulares, estados o municipios.

II.- Derecho de Porte.- (Se refiere al transporte de cosas)

III.- Derecho de vía: Franja de terreno que se requiere para la construcción, conservación, ampliación, protección y en general para el uso adecuado de una vía general de comunicación, cuya anchura y dimensiones fija la Secretaría, la cual no podrá ser inferior a 20 metros a cada lado del eje del camino. Tratándose de carreteras de dos cuerpos, se medirá a partir del eje de cada uno de ellos;

IV.- Paradores: Instalaciones y construcciones adyacentes al derecho de vía de una carretera federal en las que se presten servicios de alojamiento, alimentación, servicios sanitarios, servicios a vehículos y comunicaciones, a las que se tiene acceso desde la carretera;

V.- Puentes:

- a) Nacionales: Los construidos por la Federación; con fondos federales o mediante concesión o permiso federales por particulares, estados o municipios en los caminos federales, o vías generales de comunicación; o para salvar obstáculos topográficos sin conectar con caminos de un país vecino, y
- b) Internacionales: Los construidos por la Federación; con fondos federales o mediante concesión federal por particulares, estados o municipios sobre las corrientes o vías generales de comunicación que formen parte de las líneas divisorias internacionales;

PROPUESTAS

CAPÍTULO I.- DEL ÁMBITO...

IV.- Paradores de Servicios: Conjunto arquitectónico construido en terrenos aledaños al derecho de vía de las carreteras en donde se podrán proporcionar los siguientes servicios: combustibles y lubricantes, alimentación, hospedaje, sanitarios, reparación de vehículos y venta de refacciones, servicios integrales a transportistas, y comunicaciones, a las que se tiene acceso desde la carretera;

LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL

CONTENIDO

- VI.-** Secretaría: Secretaría de Comunicaciones y Transportes
- VII.-** Servicios Auxiliares: Los que sin formar parte del autotransporte federal de pasajeros, turismo o carga, complementen su operación y explotación;
- VIII.-** Servicio de autotransporte de carga:....
- IX.-** Servicio de autotransporte de pasajeros:...
- X.-** Servicio de autotransporte de turismo:....
- XI.-** Servicio de paquetería y mensajería:....
- XII.-** Terminales:....
- XIII.-** Transporte privado:....
- XIV.-** Vías generales de comunicación: Los caminos y puentes tal como se definen en el presente artículo.

Art. 3°.- Son parte de las vías generales de comunicación los terrenos necesarios para el derecho de vía, las obras, construcciones y demás bienes y accesorios que integran las mismas.

Art. 4°.- A falta de disposición expresa en esta Ley o en sus reglamentos o en los tratados internacionales, se aplicarán:

- I. La Ley de Vías Generales de Comunicación; y
- II. Los códigos de Comercio, Civil para el Distrito Federal en materia común, y para toda la República en materia Federal, y Federal de Procedimientos Civiles.

PROPUESTAS

VI.- Secretaría....

XV.- Instalaciones Marginales: Obras para la instalación o tendido de ductos; cableados o similares; torres para transmisión de señales; casetas para entrega de mercaderías, construidas y/o ubicadas bajo las especificaciones de la SCT dentro del derecho de vía de las carreteras y puentes, y que deberán ser reubicadas por disposición de la SCT cuando las necesidades del servicio lo requiera ;

XVI.- Servicios Complementarios: Servicios comerciales de diversa índole que no formen parte de un parador de servicios, construidos en terrenos adyacentes al derecho de vía de las carreteras y puentes;

XVII.- Contraprestación Económica: Tarifa o cuota que pagarán las personas físicas o morales que construyan administren y exploten Instalaciones Marginales en el derecho de vía, así como, los que instalen Paradores de Servicio en terrenos adyacentes y que hayan celebrado contratos o convenios con los concesionarios-operadores de las carreteras y puentes de cuota.

LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL

CONTENIDO

CAPÍTULO II.- JURISDICCIÓN Y COMPETENCIA

Art. 5°.- Es de jurisdicción federal todo lo relacionado con los caminos, puentes y servicios de autotransporte que en ellos operan y sus servicios auxiliares.

Corresponden a la Secretaría, sin perjuicio de las otorgadas a otras dependencias de la Administración Pública Federal las siguientes atribuciones:

I. Planear, formular y conducir las políticas y programas para el desarrollo de los caminos, puentes, servicios de autotransporte federal y sus servicios auxiliares;

II. Construir y conservar directamente caminos y puentes;

III. Otorgar las concesiones y permisos a que se refiere esta Ley; vigilar su cumplimiento y resolver sobre su revocación o terminación en su caso;

IV. Vigilar verificar e inspeccionar los caminos y puentes, los servicios de autotransporte y sus servicios auxiliares;

V. Determinar las características y especificaciones técnicas de los caminos y puentes;

VI. Expedir las normas oficiales mexicanas de caminos y puentes así como de vehículos de autotransporte y sus servicios auxiliares;

VII. Establecer y organizar un cuerpo de vigilancia, de seguridad y auxilio de los caminos y puentes, de los servicios de autotransporte y sus servicios auxiliares;

VIII. Establecer las bases generales de regulación tarifaria; y

IX. Las demás que señalen otras disposiciones legales aplicables.

CAPÍTULO III.- CONCESIONES Y PERMISOS

Art. 6°.- Se requiere de concesión para construir, operar, explotar, conservar y mantener los caminos y puentes federales.

Las concesiones se otorgarán a mexicanos o sociedades constituidas conforme a las leyes mexicanas, en los términos que establezcan esta Ley y los reglamentos respectivos.

Las concesiones se otorgarán hasta por un plazo de 30 años, y podrán ser prorrogadas hasta por un plazo equivalente al señalado originalmente, siempre que el concesionario hubiere cumplido con las condiciones impuestas y lo solicite durante la última quinta parte de su vigencia y a más tardar un año antes de su conclusión.

PROPUESTAS

CAPÍTULO II.- JURISDICCIÓN...

Art. 6°.- Se requiere de concesión para construir, operar, explotar, conservar y mantener los caminos y puentes federales.

Las concesiones podrán ser públicas o privadas:

Las Concesiones Públicas se otorgarán directamente por las autoridades federales correspondientes a Organismos o Instituciones Públicas, y a Gobiernos Estatales o Municipales que cuenten con los elementos para tal fin, en los términos que establezcan esta Ley y los Reglamentos respectivos.

Las Concesiones Privadas se otorgarán a mexicanos o sociedades constituidas conforme a las leyes mexicanas, en los términos que establezcan esta Ley y los reglamentos respectivos.

LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL

CONTENIDO

La Secretaría contestará en definitiva las solicitudes de prórroga a que se refiere el párrafo anterior, dentro de un plazo de 60 días naturales contado a partir de la fecha de presentación de la misma debidamente requisitada y establecerá las nuevas condiciones de la concesión, para lo cual deberá tomar en cuenta la inversión, los costos futuros de ampliación y mejoramiento y las demás proyecciones financieras y operativas que considere la rentabilidad de la concesión.

Art. 7°.- Las concesiones a que se refiere este capítulo se otorgarán mediante concurso público, conforme a lo siguiente:

I. La Secretaría por sí o a petición del interesado, expedirá convocatoria pública para que, en un plazo razonable, se presenten proposiciones en sobre cerrado, que será abierto en día prefijado y en presencia de los interesados.

Cuando exista petición del interesado, la Secretaría en un plazo razonable, expedirá la convocatoria o señalará al interesado las razones de la improcedencia en un plazo no mayor de 90 días;

II. La convocatoria se publicará simultáneamente en el Diario Oficial de la Federación, en un periódico de amplia circulación nacional y en otro de la entidad o entidades federativas en donde se lleve a cabo la obra;

III. Las bases del concurso incluirán como mínimo las características técnicas de la construcción de la vía o el proyecto técnico, el plazo de la concesión, los requisitos de calidad de la construcción y operación; los criterios para su otorgamiento serán principalmente los precios y tarifas para el usuario, el proyecto técnico en su caso, así como las contraprestaciones ofrecidas por el otorgamiento de la concesión;

IV. Podrán participar uno o varios interesados que demuestren su solvencia económica, así como su capacidad técnica, administrativa y financiera, y cumplan con los requisitos que establezcan las bases que expida la Secretaría.

V. A partir del acto de apertura de propuestas y durante el plazo en que las mismas se estudien y homologuen, se informará a todos los interesados de aquéllas que se desechen, y las causas principales que motivaren tal determinación;

VI. La Secretaría, con base en el análisis comparativo de las proposiciones admitidas, emitirá el fallo debidamente fundado y motivado, el cual será dado a conocer a todos los participantes. La proposición ganadora estará a disposición de los participantes durante 10 días hábiles a partir de que se haya dado a conocer el fallo, para que manifiesten lo que a su derecho convenga; y

VII. No se otorgará la concesión cuando ninguna de las proposiciones presentadas cumplan con las bases del concurso o por caso fortuito o fuerza mayor. En este caso, se declarará desierto el concurso y se procederá a expedir una nueva convocatoria.

PROPUESTAS

La Secretaria.....

Art. 7°.- Las concesiones *privadas* a que se refiere este capítulo se otorgarán mediante concurso público, conforme a lo siguiente:

LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL

CONTENIDO

- Art. 8°.-** Se requiere permiso otorgado por la Secretaría para:
- I. La operación y explotación de los servicios de autotransporte federal de carga, pasaje y turismo;
 - II. La instalación de terminales interiores de carga y unidades de verificación;
 - III. Los servicios de arrastre, arrastre y salvamento y depósito de vehículos;
 - IV. Los servicios de paquetería y mensajería;
 - V. La construcción, operación y explotación de terminales de pasajeros;
 - VI. La construcción de accesos, cruzamientos e instalaciones marginales, en el derecho de vía de las carreteras federales;
 - VII El establecimiento de paradores, salvo cuando se trate de carreteras concesionadas;
- VIII. La instalación de anuncios y señales publicitarias;
- IX. La construcción, modificación o ampliación de las obras en el derecho de vía;
- X. La construcción y operación de puentes privados sobre vías generales de comunicación; y
- XI. El transporte privado de personas y de carga salvo lo dispuesto en el artículo 40 de la presente Ley.

Los reglamentos respectivos señalarán los requisitos para el establecimiento, construcción, operación y explotación de las instalaciones y servicios antes citados.

En los casos a que se refieren las fracciones I a III, IV y XI del presente artículo, los permisos se otorgarán a todo aquel que cumpla con los requisitos establecidos en esta Ley y su Reglamento.

La Secretaría podrá concursar, en los términos del artículo anterior el otorgamiento de permisos cuando se trate de servicios auxiliares(*) vinculados a la infraestructura carretera.

Los permisos se otorgarán por tiempo indefinido, excepto los que se otorguen para anuncios de publicidad, los cuales tendrán la duración y condiciones que señale el reglamento respectivo.

Art. 9°.- Los permisos a que se refiere esta Ley se otorgarán a mexicanos o sociedades constituidas conforme a las leyes mexicanas, en los términos que establezcan los reglamentos respectivos.

PROPUESTAS

Art. 8°.- Se requiere.....

VII. El establecimiento de paradores de servicios o de otros servicios complementarios en terrenos adyacentes al derecho de vía, que cuenten con la opinión favorable del concesionario público o privado de las carreteras y puentes de cuota.

Cancelar este párrafo

Los permisos se otorgarán por tiempo indefinido para servicios complementarios y paradores de servicios, excepto los que se otorguen para anuncios publicitarios y en los casos donde los concesionarios-operadores de la infraestructura de cuota y los solicitantes hayan celebrado contratos de asociación en participación que estipulen plazos establecidos, en cuyo caso, tendrán la duración y condiciones que señalen los contratos y el reglamento respectivos.

(*)La Ley no define a los servicios auxiliares vinculados a la carretera, sólo se refiere a los servicios auxiliares del autotransporte federal, por lo cual se propuso la inclusión del concepto de servicios complementarios, además de Paradores de Servicios.

LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL

CONTENIDO	PROPUESTAS
<p>La resolución correspondiente deberá emitirse en un plazo que no exceda de 30 días naturales, contado a partir de aquél en que se hubiere presentado la solicitud debidamente requisitada, salvo que por la complejidad de la resolución sea necesario un plazo mayor, que no podrá exceder de 45 días naturales. En los casos que señale el reglamento, si transcurrido dicho plazo no se ha emitido la resolución respectiva, se entenderá como favorable.</p> <p>Art. 10.- Las concesiones y permisos a que se refiere esta Ley se ajustarán a las disposiciones en materia de competencia económica.</p> <p>Art. 11.- La Secretaría llevará internamente un registro de las sociedades que presten servicios de autotransporte o sus servicios auxiliares.</p> <p>Art. 12.- La Secretaría estará facultada para establecer modalidades en la explotación de caminos y puentes y en la prestación de los servicios de autotransporte</p> <p>Art. 13.- La Secretaría podrá autorizar, dentro de un plazo de 60 días naturales, contado a partir de la presentación de la solicitud, la cesión de los derechos y obligaciones establecidos en las concesiones o permisos, siempre que éstos hubieren estado vigentes por un lapso no menor a 3 años; que el cedente haya cumplido con todas sus obligaciones y que el cesionario reúna los mismos requisitos que se tuvieron en cuenta para el otorgamiento de la concesión o permiso respectivos.</p> <p>Si transcurrido el plazo a que se refiere este artículo no se ha emitido la resolución respectiva, se entenderá como favorable.</p> <p>En ningún caso se podrá ceder, hipotecar, ni en manera alguna gravar o enajenar la concesión o el permiso, los derechos en ellos conferidos, los caminos, puentes, los servicios de autotransporte y sus servicios auxiliares, así como los bienes afectos a los mismos, a ningún Gobierno o Estados extranjeros.</p> <p>Art. 15.- El título de concesión, según sea el caso, deberá contener, entre otros:</p> <p>I. Nombre y domicilio del concesionario;</p> <p>II. Objeto, fundamentos legales y los motivos de su otorgamiento</p> <p>III. Las características de construcción y las condiciones de conservación y operación de la vía;</p> <p>IV. Las bases de regulación tarifaria para el cobro de las cuotas en las carreteras y puentes;</p> <p>V. Los derechos y obligaciones de los concesionarios;</p>	<p>La resolución.....</p> <p>Art. 13.- La Secretaría podrá autorizar, dentro de un plazo de 60 días naturales, contado a partir de la presentación de la solicitud, la cesión de los derechos y obligaciones establecidas en las concesiones o permisos, siempre que éstos hubieren estado vigentes por un lapso no menor a 3 años; que el cedente haya cumplido con todas sus obligaciones y que el cesionario reúna los mismos requisitos que se tuvieron en cuenta para el otorgamiento de la concesión o permiso respectivos. En el caso de permisos relacionados con el derecho de vía, se requiere presentar la aprobación del concesionario público o privado de las carreteras o puentes.</p> <p>IV. Los derechos y obligaciones de los concesionarios, incluidos los relativos a la explotación del derecho de vía;</p>

**ESTA TESIS NO SALE
DE LA BIBLIOTECA**

LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL

CONTENIDO	PROPUESTAS
<p>VI. El periodo de vigencia;</p> <p>VII. El monto del fondo de reserva destinado a la conservación y mantenimiento de la vía.</p> <p>VIII. Las contraprestaciones que deben cubrirse al gobierno Federal, mismas que serán fijadas por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público a propuesta de la Secretaría, y</p> <p>IX. Las causas de revocación y terminación</p> <p>Art. 16.- Las concesiones terminan por:</p> <p>Las concesiones terminan por:</p> <p>I. Vencimiento del plazo establecido en el título o de la prórroga que se hubiere otorgado;</p> <p>II. Renuncia del titular;</p> <p>III. Revocación;</p> <p>IV. Rescate;</p> <p>V. Desaparición del objeto o de la finalidad de la concesión;</p> <p>VI. Liquidación;</p> <p>VII. Quiebra, para lo cual se estará a lo dispuesto en la ley en la materia; y</p> <p>VIII. Las causas previstas en el título respectivo.</p> <p>Para la terminación de los permisos son aplicables las fracciones II, III, IV y VIII.</p> <p>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.</p> <p>Art. 17.- Las concesiones y permisos se podrán revocar por cualquiera de las causas siguientes:</p> <p>I. No cumplir, sin causa justificada, con el objeto, obligaciones o condiciones de las concesiones y permisos en los términos establecidos en ellos;</p> <p>II. Interrumpir el concesionario la operación de la vía total o parcialmente, sin causa justificada</p> <p>III. Interrumpir el permisionario la prestación del servicio de autotransporte de pasajeros total o parcialmente, sin causa justificada;</p> <p>IV. Reincidir en la aplicación de tarifas superiores a las autorizadas o registradas;</p> <p>V. Ejecutar actos que impidan o tiendan a impedir la actuación de otros prestadores de servicios o permisionarios que tengan derecho a ello;</p> <p>VI. No cubrir las indemnizaciones por daños que se originen con motivo de la prestación de los servicios;</p> <p>VII. Cambiar de nacionalidad el concesionario o permisionario;</p>	<p>VI. El periodo.....</p>

LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL

CONTENIDO

VIII. Ceder, hipotecar, gravar o transferir las concesiones y permisos, los derechos en ellos conferidos o los bienes afectos a los mismos, a algún gobierno o estado extranjero o admitir a éstos como socios de las empresas concesionarias

IX. Ceder o transferir las concesiones, permisos o los derechos en ellos conferidos, sin autorización de la Secretaría;

X. Modificar o alterar sustancialmente la naturaleza o condiciones de los caminos y puentes o servicios sin autorización de la Secretaría;

XI. Prestar servicios distintos a los señalados en el permiso respectivo;

XII. No otorgar o no mantener en vigor la garantía de daños contra terceros;

XIII. Incumplir reiteradamente cualquiera de las obligaciones o condiciones establecidas en esta Ley o en sus reglamentos; y

XIV.- Las demás previstas en la concesión o el permiso respectivo

El titular de una concesión o permiso que hubiere sido revocado, estará imposibilitado para obtener otro nuevo dentro de un plazo de cinco años, contado a partir de que hubiere quedado firme la resolución respectiva.

Art. 18.- Cumplido el término de la concesión, y en su caso, de la prórroga que se hubiere otorgado, la vía general de comunicación con los derechos de vía y sus auxiliares, pasarán al dominio de la nación, sin costo alguno y libre de todo gravamen.

CAPÍTULO IV.- TARIFAS

(Se refiere a las tarifas de autotransporte, art. 19 a 21)

TÍTULO SEGUNDO.- DE LOS CAMINOS Y PUENTES CAPÍTULO ÚNICO.- DE LA CONSTRUCCIÓN, CONSERVACIÓN Y EXPLOTACIÓN DE LOS CAMINOS Y PUENTES

(Del art. 22 al 29 se refieren a los requisitos que se deben cumplir para la construcción de las carreteras y puentes, por lo cual no se transcriben)

PROPUESTAS

VIII. Ceder, Hipotecar...

XIV.- Las demás previstas en la concesión, en los contratos de asociación en participación o sus similares, y en el permiso respectivo.

LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL

CONTENIDO

Art. 30.- La Secretaría podrá otorgar concesiones para construir, mantener, conservar y explotar caminos y puentes a los particulares, estados o municipios, conforme al procedimiento establecido en la presente Ley; así como para mantener, conservar y explotar caminos federales construidos o adquiridos por cualquier título por el Gobierno Federal. En este último caso, las concesiones no podrán ser por plazos mayores a 20 años. La Secretaría garantizará, cuando haya vías alternas, la operación de una libre de peaje.

Excepcionalmente la Secretaría podrá otorgar concesión a los gobiernos de los estados o a entidades paraestatales sin sujetarse al procedimiento de concurso a que se refiere esta Ley. Cuando la construcción u operación de la vía la contrate con terceros deberá obtener previamente la aprobación de la Secretaría y aplicar el procedimiento de concurso previsto en el artículo 7° de esta Ley.

La construcción, mantenimiento, conservación y explotación de los caminos y puentes estarán sujetos a lo dispuesto en esta Ley y sus reglamentos, y a las condiciones impuestas en la concesión respectiva.

Art. 31.- El establecimiento de puentes internacionales lo hará el Gobierno Federal por conducto de la Secretaría o bien podrá concesionar, en la parte que corresponda al territorio nacional, su construcción, operación, explotación, conservación y mantenimiento a particulares, estados y municipios en los términos de esta Ley, y conforme a lo que establezcan los convenios que al efecto se suscriban.

En todo caso el Gobierno Federal llevará a cabo directamente las negociaciones con el otro país para el establecimiento del puente.

Art. 32.- No podrán abrirse al uso público los caminos y puentes que se construyan, sin que previamente la Secretaría constate que su construcción se ajustó al proyecto y especificaciones aprobadas y que cuenta con los señalamientos establecidos en la norma oficial mexicana correspondiente. Al efecto, el concesionario deberá dar aviso a la Secretaría de la terminación de la obra y ésta dispondrá de un plazo de 15 días naturales para resolver lo conducente; si transcurrido este plazo no se ha emitido la resolución respectiva, se entenderá como favorable.

Los artículos del. 33 al 69 se refieren al autotransporte federal.

Del 74 al 80 se establecen las sanciones para las infracciones a esta Ley.

Posteriormente se establecen los artículos transitorios.

PROPUESTAS

Art. 30.- La Secretaría podrá otorgar concesiones para construir, mantener, conservar y explotar caminos y puentes a los particulares, estados o municipios y entidades paraestatales o instituciones públicas capacitadas para ello, conforme al procedimiento establecido en la presente Ley; así como para mantener, conservar y explotar caminos federales construidos o adquiridos por cualquier título por el Gobierno Federal. En este último caso, las concesiones no podrán ser por plazos mayores a 20 años. La Secretaría garantizará, en todo caso, la operación de una vía alterna libre de peaje.

Cuando la construcción u operación de la vía la contrate con terceros deberá obtener previamente la aprobación de la Secretaría y aplicar el procedimiento de concurso previsto en el artículo 7° de esta Ley.

Art. 31.- El establecimiento de puentes internacionales lo hará el Gobierno Federal por conducto de la Secretaría o bien podrá concesionar, en la parte que corresponda al territorio nacional, su construcción, operación, explotación, conservación y mantenimiento a particulares, entidades paraestatales o instituciones públicas, estados y municipios en los términos de esta Ley, y conforme a lo que establezcan los convenios que al efecto se suscriban.

VI.2.3. Reglamento para el Aprovechamiento del Derecho de Vía de las Carreteras Federales y Zonas Aledañas

Este Reglamento fue firmado en la residencia del Poder Ejecutivo Federal el 4 de febrero de 1992, casi un año antes de la publicación de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal (publicada en el Diario Oficial de la Federación el 22 de diciembre de 1993), por lo tanto es obsoleto e inclusive en el artículo segundo que define los términos utilizados, dice que se entenderá por Ley a la Ley de Vías Generales de Comunicación, de la cual fueron derogados todos los artículos que se refieren a los caminos, puentes y autotransportes federales. La propuesta es que dicho Reglamento sea reformado para establecer con claridad las atribuciones y las obligaciones de los involucrados en el aprovechamiento del derecho de vía y además para que esté acorde a la Ley que actualmente rige estas actividades.

REGLAMENTO PARA EL APROVECHAMIENTO DEL DERECHO DE VÍA DE LAS CARRETERAS FEDERALES Y ZONAS ALEDAÑAS	
CONTENIDO	PROPUESTAS
<p>REGLAMENTO PARA EL APROVECHAMIENTO DEL DERECHO DE VÍA DE LAS CARRETERAS FEDERALES Y ZONAS ALEDAÑAS</p> <p>CAPÍTULO I.- DISPOSICIONES GENERALES</p> <p>Art. 1º.-El presente Reglamento tiene por objeto regular el aprovechamiento del derecho de vía de las carreteras federales y zonas aledañas.</p> <p>Art. 2º.- Para los efectos de este Reglamento se entenderá por:</p> <p>I. Acceso: obra que enlaza un predio con una carretera federal para permitir la entrada y salida de vehículos, mediante carriles de aceleración y desaceleración;</p> <p>II. Anuncio: rótulo de información, publicidad o propaganda que difunde a los usuarios de una vía de comunicación carretera, mensajes relacionados con la producción y venta de bienes y servicios, así como actividades cívicas, políticas o culturales;</p> <p>III. Cruzamiento: obra superficial subterránea o elevada que cruza de un lado a otro la carretera;</p> <p>IV: Derecho de Vía: Bien del dominio público de la Federación constituido por la franja de terreno de anchura variable, cuyas dimensiones fija la Secretaría, que se requiere para la construcción, conservación, ampliación, protección y en general para el uso adecuado de una vía de comunicación carretera y sus servicios auxiliares.</p>	<p>REGLAMENTO PARA EL USO Y APROVECHAMIENTO DEL DERECHO DE VÍA DE LAS CARRETERAS Y PUENTES FEDERALES Y SUS ZONAS ALEDAÑAS</p> <p>CAPÍTULO I.- DISPOSICIONES GENERALES</p> <p>Art. 1º.- El presente Reglamento es de observancia general y tiene por objeto regular la construcción, operación, conservación y la explotación de las carreteras y puentes federales, así como establecer políticas y procedimientos para regular el uso y aprovechamiento del derecho del derecho de vía de éstos y sus zonas aledañas.</p> <p>Art. 2º .- Para los efectos...</p> <p>III. Cruzamiento: obra superficial subterránea o elevada que cruza de un lado a otro la carretera o puente;</p> <p>IV. Derecho de Vía: Franja de terreno que se requiere para la construcción, conservación, ampliación, protección y en general para el uso adecuado de una vía general de comunicación, cuya anchura y dimensiones fija la Secretaría, la cual no podrá ser inferior a 20 metros a cada lado del eje del camino. Tratándose de dos cuerpos , se medirá a partir del eje de cada uno de ellos;</p>

**REGLAMENTO PARA EL APROVECHAMIENTO DEL DERECHO DE VÍA DE LAS CARRETERAS
FEDERALES Y ZONAS ALEDAÑAS**

CONTENIDO	PROPUESTAS
<p>V. Instalaciones Marginales: Obras para la instalación o tendido de ductos; cableados o similares; torres para transmisión de señales; casetas para entrega de mercaderías, construidas y/o ubicadas bajo las especificaciones de la SCT dentro del derecho de vía de las carreteras y puentes y que deberán ser reubicadas por disposición de la SCT, cuando las necesidades del servicio lo requieran ;</p> <p>VI. Ley: Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal</p> <p>VII. Permisionario: Persona física o moral autorizada por la Secretaría para ocupar, usar o aprovechar el derecho de vía de las carreteras y puentes federales y zonas aledañas;</p> <p>VIII. Paradores de Servicios: Conjunto arquitectónico construido en terrenos aledaños al derecho de vía de las carreteras en donde se podrán proporcionar los siguientes servicios: combustibles y lubricantes, alimentación, hospedaje, sanitarios , reparación de vehículos y venta de refacciones, servicios integrales a transportistas, y comunicaciones a las que se tiene acceso desde la carretera;</p> <p>IX. Permiso: Autorización que otorga la Secretaría para ocupación, uso o aprovechamiento del derecho de vía de las carreteras federales y zonas aledañas;</p> <p>X. Secretaría: Secretaría de Comunicaciones y Transportes;</p> <p>XI. Señal Informativa: tablero o franja en postes, dentro del derecho de vía, con leyenda o símbolos que tienen por objeto guiar al usuario a lo largo de su itinerario por la carretera, a lugares de interés o de prestación de servicios;</p> <p>XII. Tangente: tramo recto de alineamiento horizontal; y</p> <p>XIII. Zona Aledaña: predio lindante con una carretera federal hasta una distancia de 100 metros contados a partir del límite del derecho de vía.</p>	<p>IX. Permiso: Autorización que otorga la Secretaría para ocupación, uso o aprovechamiento del derecho de vía de las carreteras y puentes federales y zonas aledañas;</p> <p>XIV. Servicios Complementarios: Servicios comerciales de diversa índole, que no formen parte de un <i>Parador de Servicios</i>, construidos en terrenos adyacentes al derecho de vía de las carreteras y puentes federales;</p> <p>XV. Concesión: Título expedido por la Secretaría para construir, operar, explotar, conservar y/o mantener caminos y puentes federales y los derechos de vía respectivos;</p> <p>XVI. Concesionario Público: Entidades o Instituciones Públicas, Gobiernos Estatales o Municipales a los cuales la Secretaría ha otorgado la facultad de construir, operar, explotar, conservar y/o mantener caminos y puentes federales y los derechos de vía respectivos;</p>

**REGLAMENTO PARA EL APROVECHAMIENTO DEL DERECHO DE VÍA DE LAS
CARRETERAS FEDERALES Y ZONAS ALEDAÑAS**

PROBLEMÁTICA	PROPUESTAS
<p>Art. 3°.- La Secretaría fijará las normas técnicas que deberán observarse para el aprovechamiento del derecho de vía de las carreteras federales y zonas aledañas y realizará la inspección y vigilancia de las obras e instalaciones autorizadas.</p> <p>Art. 4°.- Dentro del derecho de vías queda prohibida la instalación de anuncios y el establecimiento de paradores.</p> <p>CAPÍTULO II.- DE LOS PERMISOS</p>	<p>XVII. Concesionario Privado: Persona física o moral constituida conforme a las leyes mexicanas a la que la Secretaría ha otorgado el título de una concesión, mediante licitación pública, para construir, operar, explotar, conservar y/o mantener caminos y puentes federales y los derechos de vía respectivos;</p> <p>XVIII. Operación: Conjunto de actividades dirigidas a realizar el cobro del aforo y proporcionar atención a los usuarios de los caminos y puentes federales de cuota;</p> <p>XIX. Conservación y Mantenimiento: Conjunto de actividades dirigidas a conservar, mantener y mejorar las condiciones físicas de la infraestructura carretera;</p> <p>XX. Explotación: Derecho otorgado por la autoridad competente, mediante concesión, para realizar los cobros por la utilización de una carretera o puente federal</p> <p>XXI. Contraprestación Económica: Tarifa o cuota que pagarán las personas físicas o morales que construyan administren y exploten instalaciones Marginales en el derecho de vía, así como, los que instalen Paradores de Servicio en terrenos adyacentes y que hayan celebrado contratos o convenios con los concesionarios-operadores de las carreteras y puentes de cuota.</p> <p>Art. 3°.- La Secretaría fijará y vigilará el cumplimiento de las normas y los manuales técnicos que deberán observarse para la construcción, operación, explotación, conservación y mantenimiento de las carreteras y puentes federales, así como, de las instalaciones marginales y la construcción de accesos autorizados.</p> <p>Art. 4°.- Dentro del derecho de vía queda prohibida la instalación de anuncios publicitarios, la construcción de paradores de servicios o cualquier tipo de locales comerciales.</p> <p>Es recomendable incorporar un capítulo que contenga lo relativo a las concesiones públicas y privadas de la infraestructura carretera. En este trabajo se propone como capítulo II, por lo cual se tendría que recorrer toda la numeración.</p> <p>CAPÍTULO II.- DE LAS CONCESIONES(*)</p> <p>Art. 5°.- Las concesiones para la construcción, operación, explotación y mantenimiento de los caminos y puentes federales las otorgará el Gobierno Federal en dos modalidades:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) Concesión Pública.- Otorgada a Gobiernos Estatales o Municipales, Entidades Paraestatales o Instituciones Públicas. b) Concesión Privada.- A mexicanos y a sociedades constituidas conforme a las leyes mexicanas, mediante licitación pública.

(*) Se tomó como base la propuesta de Reglamento de los Caminos y Puentes Federales elaborada por la Subdirección Jurídica de Capufe, con la colaboración de la entonces Coordinación de Planeación y Desarrollo en febrero de 1997.

**REGLAMENTO PARA EL APROVECHAMIENTO DEL DERECHO DE VÍA DE LAS CARRETERAS
FEDERALES Y ZONAS ALEDAÑAS**

CONTENIDO	PROPUESTAS
	<p>Art. 6°.- El otorgamiento de las concesiones públicas será determinado y normado por el Gobierno Federal a través de las Secretarías de Comunicaciones y Transportes y de Hacienda y Crédito Público.</p> <p>Art. 7°.- Las convocatorias para otorgar las concesiones privadas deberán contener, además de lo establecido en el artículo 7 de la Ley, lo siguiente:</p> <ol style="list-style-type: none"> I. Nombre del camino o del puente que se trate; II. Características técnicas de la construcción y en su caso proyecto técnico de conservación y mantenimiento de la vía; III. Ubicación correcta con kilometraje, lugar de inicio y término; IV. Requisitos que deben acreditar los interesados para ser inscritos en el concurso V. Plazo para la entrega de las bases; VI. Nombre y domicilio de la oficina en que podrán adquirirse las bases; VII. Fecha, lugar y hora en que se reciban las proposiciones, y VIII. Fecha, lugar y hora de la sesión en que dará a conocer el fallo. <p>Art. 8°.- Las obras de construcción, conservación y mantenimiento que se sometan a concurso deberán contar con un proyecto técnico, el cual será elaborado por la Secretaría.</p> <p>Art. 9°.- La operación, administración reparación y conservación de las carreteras y puentes de cuota podrá ser ejecutado por el concesionario o por terceros mediante los contratos o convenios respectivos.</p> <p>Art. 10.- Las normas oficiales mexicanas correspondientes a la construcción de carreteras concesionadas, determinan como mínimo:</p> <ol style="list-style-type: none"> I. Accesos; II. Áreas de estacionamiento de emergencia y de descanso; III. Características de Carpeta de base y geometría; IV. Grados de curvaturas; V. Miradores; VI. Pasos de desnivel; VII. Pendientes máximas; VIII. Protección perimetral; IX. Rampas de emergencia; X. Retornos, y XI. Señalización. <p>En el caso de puentes concesionados la Secretaría determinará como mínimo las características estructurales y los servicios a los usuarios de acuerdo a lo establecido en la Ley sobre Metrología y Normalización.</p>

**REGLAMENTO PARA EL APROVECHAMIENTO DEL DERECHO DE VÍA DE LAS CARRETERAS
FEDERALES Y ZONAS ALEDAÑAS**

CONTENIDO	PROPUESTAS
<p>CAPÍTULO II.- DE LOS PERMISOS</p> <p>Art. 5°.- Se requiere permiso previo otorgado por la Secretaría para:</p> <p>I.- La construcción de accesos, cruzamientos, e instalaciones marginales en el derecho de vía de las carreteras federales;</p> <p>II.- El establecimiento de paradores;</p> <p>III. La instalación de anuncios y la construcción de obras con fines de publicidad, información o comunicación, en los siguientes lugares:</p> <p>a) Terrenos adyacentes a las carreteras federales, hasta una distancia de 100 metros contados a partir del límite del derecho de vía;</p> <p>b) Zonas en las que por su ubicación especial se afecte la operación, visibilidad o perspectiva panorámica de las carreteras federales, en perjuicio de la seguridad de los usuarios; y</p>	<p>Art. 11.- En las carreteras concesionadas se deberán proporcionar, obligatoriamente, los servicios básicos que se señalan a continuación:</p> <p>I. Auxilio mecánico y de arrastre;</p> <p>II. Instalaciones para salvaguarda y seguridad;</p> <p>III. Centro de primeros auxilios y unidades médicas de salvamento y atención prehospitolaria;</p> <p>IV. Instalaciones sanitarias;</p> <p>V. Suministro de agua para vehículos;</p> <p>VI. Torres de auxilio vial, y;</p> <p>VII. Seguro del usuario.</p> <p>Art. 12°.- La Secretaría podrá definir los lugares y tipos de Paradores de Servicios que se requieren en una carretera.</p> <p>Art. 13°.- Se someterán a la aprobación de la Secretaría todas las solicitudes los proyectos de inversión relacionados con el derecho de vía que promuevan los concesionarios-operadores de las carreteras y puentes, o las que reciban de inversionistas privados y cuenten con la opinión favorable de aquellos.</p> <p>Art. 14°.- Los concesionarios públicos y privados deberán promover la instalación de paradores de servicios del tipo, tamaño y en los sitios que requieran las carreteras bajo su responsabilidad.</p> <p>Art. 15°.- Los concesionarios públicos y privados obtendrán una contraprestación económica establecida anualmente por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público por la utilización del derecho de vía para instalaciones marginales.</p> <p>Art. 16°.- Los concesionarios públicos y privados podrán obtener una contraprestación económica por la instalación de paradores de servicios en terrenos de su propiedad adyacentes al derecho de vía o en los que tengan participación financiera. La contraprestación para los concesionarios públicos será definida mediante licitación pública.</p> <p>CAPÍTULO III.- DE LOS PERMISOS</p> <p>Art. 17°.- Se requiere permiso previo otorgado por la Secretaría para:</p> <p>I.- La construcción de accesos a terrenos adyacentes, cruzamientos , e instalaciones marginales en el derecho de vía de las carreteras y puentes federales;</p> <p>II.- El establecimiento de paradores de servicios;</p>

REGLAMENTO PARA EL APROVECHAMIENTO DEL DERECHO DE VÍA DE LAS CARRETERAS FEDERALES Y ZONAS ALEDAÑAS

PROBLEMÁTICA

PROPUESTAS

c) En aquellas carreteras federales que crucen zonas consideradas suburbanas;

IV. La instalación de señales informativas; y

V. La construcción, modificación o ampliación de obras en el derecho de vía.

Art. 6°.- Los interesados en obtener un permiso para aprovechar el derecho de vía de las carreteras federales y zonas aledañas deberán:

I.- Presentar solicitud por escrito;

II.- Cuando se trate de personas morales, acompañar copia de la escritura constitutiva;

III. Señalar la carretera, tramo y kilómetro en donde se llevará a cabo la obra o instalación;

IV. Acreditar la propiedad

V. Presentar croquis con medidas y colindancias en el que se delimite la ubicación del predio;

VI. Acreditar el pago de derechos; y

VII.- Proporcionar aquellos datos específicos que marque este Reglamento.

En caso de que falte algún requisito, la Secretaría lo comunicará por escrito al interesado en un plazo de 10 días hábiles. El interesado dispondrá de un plazo de 10 días hábiles para subsanar los requisitos faltantes, transcurrido el cual sin que se dé cumplimiento, se tendrá por abandonada la solicitud.

Art. 7°.- La Secretaría otorgará los permisos dentro de un plazo de 30 días hábiles, cuando se cumpla con los requisitos y no se afecte la seguridad de la vía.

Art. 8°.- Cumplido el plazo a que se refiere el artículo anterior sin que se hubiese resuelto, el Director General de Asuntos Jurídicos de la Secretaría, a petición del interesado, resolverá en tres días hábiles lo conducente.

Art. 18°.- La Secretaría negará el otorgamiento del permiso cuando juzgue que la instalación de los anuncios o la construcción de las obras, representen un riesgo para la seguridad de la vía, altere o afecte las características ecológicas o la belleza escénica del lugar.

Art. 19°.- Los interesados en obtener un permiso para aprovechar el derecho de vía de las carreteras y puentes federales y zonas aledañas deberán:

II.- Cuando se trate de personas morales, acompañar copia de la escritura constitutiva y de la última modificación, en su caso, ambas con el sello del Registro Público del Comercio y copia del RFC con domicilio fiscal actual;

VI. Acreditar el pago de derechos;

VII.- La opinión favorable del concesionario-operador de la carretera o puente de cuota de que se trate; y

VIII.- Proporcionar aquellos datos específicos que marque este Reglamento.

En caso de que falte algún requisito o que se tenga que modificar la información, la Secretaría lo comunicará por escrito al interesado en un plazo de 10 días hábiles. El interesado dispondrá de un plazo de 15 días hábiles para subsanar los requisitos faltantes o modificaciones, transcurrido el cual sin que se dé cumplimiento, se tendrá por abandonada la solicitud.

Art. 20°.- La Secretaría, a través de los Centros SCT, otorgará los permisos dentro de un plazo de 30 días hábiles, cuando se cumpla con los requisitos y no se afecte la seguridad de la vía.

Art. 21°.- Cumplido el plazo a que se refiere el artículo anterior sin que se hubiere resuelto, el interesado podrá solicitar a la Dirección General de Asuntos Jurídicos directamente o a través de los Centros SCT, la resolución conducente, misma que se entregará en un plazo máximo de tres días hábiles.

**REGLAMENTO PARA EL APROVECHAMIENTO DEL DERECHO DE VÍA DE LAS CARRETERAS
FEDERALES Y ZONAS ALEDAÑAS**

PROBLEMÁTICA

PROPUESTAS

**CAPÍTULO III.-ACCESOS, CRUZAMIENTOS E
INSTALACIONES MARGINALES**

Art. 9°.- El interesado en construir un acceso, cruzamiento o instalación marginal deberá presentar, además de lo indicado en el artículo 6° de este Reglamento, lo siguiente:

- a) Información del uso que se dará al predio objeto del acceso;
- b) Descripción de las instalaciones, calendarizando las diferentes etapas de ejecución; y
- c). El plano del proyecto con las características que señale la Secretaría.

Art. 10°.- Para los accesos, cruzamientos e instalaciones marginales, previo a la obtención del permiso, el interesado deberá cubrir por concepto de revisión de planos y supervisión de la obra lo establecido para tal efecto en la Ley Federal de Derechos.

Art. 11°.- El permisionario deberá cumplir, en caso de accesos, con lo siguiente:

- I. Avisar al Centro SCT que corresponda, con una anticipación de 10 días, el inicio de la obra, y
- II. Concluir la obra en un plazo no mayor de 180 días naturales y llevarla al cabo conforme al proyecto, planos, especificaciones y programa de obra elaborados o revisados por la Secretaría.

Art. 22°.- Los permisionarios deberán, en su caso:

- I. Acatar las indicaciones de carácter jurídico y administrativo que señala la Secretaría;
- II. Iniciar el ejercicio de los derechos consignados en el permiso a partir de la fecha señalada por la Secretaría;
- III. Iniciar y concluir la obra que se apruebe, dentro de los plazos previstos en el permiso, comunicando a la Secretaría estos hechos dentro de los tres días hábiles siguientes a que se realicen;
- IV. Cumplir con los ordenamientos y disposiciones legales y administrativos federales, estatales y municipales, y;
- V. Realizar exclusivamente las obras aprobadas en el permiso.

**CAPÍTULO IV.- ACCESOS A TERRENOS ADYACENTES,
CRUZAMIENTOS E INSTALACIONES MARGINALES**

Art. 23°.- El interesado en construir un acceso, cruzamiento o instalación marginal en el derecho de vía de las carreteras o puentes federales, deberá presentar, además de lo indicado en el artículo 19° de este Reglamento, lo siguiente:

- c) El plano del proyecto con las características que señale la norma oficial mexicana y la Secretaría.

Art. 24°.- Para los accesos, cruzamientos e instalaciones marginales, previo a la obtención del permiso, el interesado deberá cubrir por concepto de revisión de planos y supervisión de la obra lo establecido para tal efecto en la Ley Federal de Derechos.

Art. 25°.- El permisionario deberá cumplir, en caso de accesos, con lo siguiente:

- I. Avisar al Centro SCT que corresponda, con una anticipación de 10 días, el inicio de la obra, y
- II. Concluir la obra en un plazo no mayor de 180 días naturales y llevarla al cabo conforme al proyecto, planos, especificaciones y programa de obra elaborados o revisados por la Secretaría.

REGLAMENTO PARA EL APROVECHAMIENTO DEL DERECHO DE VÍA DE LAS CARRETERAS FEDERALES Y ZONAS ALEDAÑAS

PROBLEMÁTICA	PROPUESTAS
<p>Art. 12°.- El permisionario podrá solicitar a la Secretaría prórroga para la construcción de la obra hasta por el mismo plazo establecido en el permiso, previa justificación y actualización de costos para ajustar el pago de derechos.</p> <p>Art. 13°.- En la zona de cruces, entronques de caminos, pasos superiores y pasos inferiores, las obras relativas a accesos deberán establecerse fuera de un radio de 100 metros, y en zonas de curvas a 150 metros.</p> <p>Art. 14°.- Los accesos y las obras que se construyan dentro del derecho de vía se considerarán auxiliares de las carreteras federales.</p> <p>Art. 15°.- En las carreteras de cuota sólo se permitirá la construcción de accesos en aquellos lugares que autorice la Secretaría, siempre y cuando no se ponga en peligro la seguridad en la vía.</p> <p>CAPÍTULO IV.- PARADORES</p> <p>Art. 16°.- La Secretaría definirá en que carreteras federales se requiere la instalación de paradores, escuchando, cuando sea necesario opiniones de otras dependencias federales o estatales.</p> <p>Independientemente de lo anterior los particulares podrán presentar solicitud para la instalación de paradores en puntos distintos a los definidos por la Secretaría, la que resolverá en el término señalado en el artículo 7° de este Reglamento.</p> <p>Art. 17°.- El interesado en construir un parador, deberá presentar además de lo indicado en el artículo 6° de este reglamento lo siguiente:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Plano general de construcción; 2. Plano de las instalaciones sanitarias; y 3. Descripción de las instalaciones, calendarizando el programa de obras. 	<p>Art. 26°.- El permisionario podrá solicitar a la Secretaría prórroga para la construcción de la obra hasta por el mismo plazo establecido en el permiso, previa justificación y actualización de costos para ajustar el pago de derechos.</p> <p>Art. 27°.- En la zona de cruces, entronques de caminos, pasos superiores y pasos inferiores, las obras relativas a accesos deberán establecerse fuera de un radio de 100 metros, y en zonas de curvas a 150 metros.</p> <p>Art. 28°.- Los accesos y las obras que se construyan dentro del derecho de vía se considerarán auxiliares de las carreteras federales.</p> <p>Art. 29°.- En las carreteras y puentes de cuota la Secretaría sólo permitirá la construcción de accesos, cruzamientos e instalaciones marginales en aquellos lugares que tengan la opinión favorable del concesionario y el operador y siempre y cuando no se ponga en peligro la seguridad de la vía.</p> <p>CAPÍTULO V.- PARADORES DE SERVICIOS</p> <p>Art. 30°.- La Secretaría podrá definir en que carreteras federales se requiere la instalación de paradores de servicios, escuchando siempre la opinión del concesionario y el operador de las carreteras de cuota, y de otras dependencias federales o estatales cuando sea necesario.</p> <p>Independientemente de lo anterior, los particulares y los concesionarios de las carreteras de cuota podrán presentar solicitud para la instalación de paradores de servicios en puntos distintos a los definidos por la Secretaría, la que resolverá en el término señalado en el artículo 20° de este Reglamento.</p> <p>Art. 31°.- El interesado en construir un parador de servicios, deberá presentar además de lo indicado en el artículo 19° de este Reglamento, lo siguiente:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Plano general de construcción que contenga los accesos de acuerdo a las normas y especificaciones de la Secretaría; 2. Plano de las instalaciones sanitarias; 3. Descripción de las instalaciones, calendarizando el programa de obras; 4. Opinión favorable del concesionario-operador en caso de carreteras de cuota; y 5. En su caso, copia del contrato o convenio de asociación en participación firmado por el inversionista y el concesionario en el que se establezcan las posibles causas de rescisión y la contraprestación económica que el primero deberá entregar al segundo.

REGLAMENTO PARA EL APROVECHAMIENTO DEL DERECHO DE VÍA DE LAS CARRETERAS FEDERALES Y ZONAS ALEDAÑAS

PROBLEMÁTICA

La Secretaría revisará los planos para verificar que no se afecte la vía general de comunicación y la seguridad de los usuarios.

Art. 18°.- En el permiso se expresará lo siguiente:

I. Las normas y especificaciones que deban observarse en la construcción de obras, así como los proyectos correspondientes;

II. Los servicios que se prestarán una vez que se pongan en operación y aquellos que pudieran agregarse con posterioridad;

III. El término para la puesta en servicio;

IV. Las sanciones para el caso de incumplimiento;

V. Las causas de revocación, caducidad y extinción que la Secretaría señale; y

VI. Los aspectos operativos que deberán ser revisados periódicamente por la Secretaría.

Art. 19°.- El permiso incluirá la autorización para la ubicación y los proyectos del acceso y del parador, así como para los anuncios comerciales y señalamientos informativos básicos.

Art. 20°.- Previo a la obtención del permiso, el interesado deberá cubrir los derechos que señale la Ley Federal de Derechos, por concepto de revisión de planos y supervisión de obras.

Art. 21°.- La vigencia del permiso será por tiempo indefinido y concluirá por las causas previstas en el mismo o en este Reglamento.

Art. 22°.- El permisionario podrá realizar la explotación del parador directamente o a través de las personas que designe, pero en todo caso, el responsable ante la Secretaría será el titular del permiso.

Art. 23°.- El titular podrá ceder todos los derechos y obligaciones del permiso, previa autorización de la Secretaría.

Art. 24°.- Los titulares de concesiones de carreteras podrán, por sí o a través de las personas que designen, construir y operar paradores, previa autorización de la Secretaría. Para que la dependencia pueda autorizar a terceros la construcción de accesos para paradores en carreteras concesionadas, se requerirá la conformidad del titular de la concesión.

PROPUESTAS

La Secretaría revisará los planos y los documentos para verificar que no se afecte la vía general de comunicación y la seguridad de los usuarios, en caso de que no cumplan con la totalidad de los requisitos, la Secretaría otorgará un plazo para presentar las modificaciones requeridas.

Art. 32°.- En el permiso se expresará lo siguiente:

I. Las normas...

Art. 33°.- El permiso incluirá

Art. 34 Previo a la obtención del permiso.....

Art. 35°.- La vigencia del permiso será por tiempo indefinido y concluirá por las causas previstas en la Ley, en este Reglamento, y en los contratos o convenios firmados entre los inversionistas y los concesionarios.

Art. 36°.- El permisionario podrá realizar la explotación del parador de servicios, directamente o a través de las personas que designe, pero en todo caso, el responsable ante la Secretaría será el titular del permiso.

Art. 37°.- El titular podrá ceder todos los derechos...

Art. 38°.- Los concesionarios públicos y privados podrán promover y asociarse con inversionistas privados interesados en construir y operar paradores de servicios, en lugares estratégicos. La autorización de la Secretaría saldrá a nombre del inversionista y éste deberá contar en todo momento con la orientación y el apoyo del concesionario-operador de la carretera.

REGLAMENTO PARA EL APROVECHAMIENTO DEL DERECHO DE VÍA DE LAS CARRETERAS FEDERALES Y ZONAS ALEDAÑAS

PROBLEMÁTICA	PROPUESTAS
<p>En ambos casos la construcción y explotación de los paradores deberán realizarse de conformidad con lo dispuesto en el presente Reglamento</p>	<p>Art. 39°.-En caso de controversia suscitada entre el concesionario y un tercero interesado en obtener el permiso para accesos, cruzamientos, instalaciones marginales en el derecho de vía, y la construcción de paradores de servicios o servicios complementarios en terrenos adyacentes, cualquiera de las partes podrá hacer del conocimiento de la Secretaría tal situación, quien resolverá lo conducente, en términos de la Ley y de este Reglamento, en un plazo que no excederá de sesenta días naturales.</p>
<p>CAPÍTULO V.- INSTALACIÓN DE ANUNCIOS Y SEÑALES INFORMATIVAS</p> <p>(Incluye del artículo 25 al 36, en los que no se sugieren cambios)</p>	<p>CAPÍTULO VI.- INSTALACIÓN DE ANUNCIOS Y SEÑALES INFORMATIVAS</p> <p>(Comprendería del artículo 40 al 51 con el mismo texto de los mencionados en la columna anterior)</p>
<p>CAPÍTULO VI.- OBLIGACIONES GENERALES</p> <p>Art. 37.-Los permisionarios están obligados a:</p> <p>I. Responder por los daños que pudieren causar a las carreteras federales y a terceros, por defectos o vicios ocultos en las construcciones que realicen o en los trabajos de instalación, reparación y conservación;</p> <p>II. Mantener en buen estado las obras que ejecuten, conservando la seguridad y estética de las mismas</p> <p>III. Permitir la práctica de las inspecciones que ordene la Secretaría y coadyuvar en su desarrollo;</p> <p>IV. Cumplir con los ordenamientos y disposiciones legales y administrativas, federales, estatales y municipales;</p> <p>V. Realizar exclusivamente las obras aprobadas en el permiso; y</p> <p>VI. Desocupar dentro del plazo establecido por la Secretaría o cuando ésta lo solicite, el derecho de vía de que se trate sin costo alguno para ella.</p>	<p>CAPÍTULO VII.- OBLIGACIONES....</p> <p>Art. 52.- Los permisionarios....</p> <p>I. Responder por los daños que pudieren causar a las carreteras y puentes federales, y a terceros, por defectos o vicios ocultos en las construcciones que realicen o en los trabajos de instalación, reparación y conservación;</p> <p>II. Mantener.....</p> <p>III. Permitir.....</p> <p>IV. Cumplir....</p> <p>V. Realizar...</p> <p>VI. Desocupar.....</p>
<p>CAPÍTULO VII.- DE LAS CAUSAS DE EXTINCIÓN Y REVOCACIÓN</p> <p>Art. 38°.- Son causas de extinción de los permisos:</p> <p>I. La desaparición de su finalidad u objeto;</p> <p>II. La disolución de la persona moral permisionaria; y</p> <p>Las demás previstas por las disposiciones legales y administrativas vigentes</p> <p>Art. 39°.- Son causas de revocación de los permisos otorgados en los términos del presente Reglamento, las siguientes:</p> <p>I. La oposición del permisionario a las inspecciones y supervisiones que realice la Secretaría;</p> <p>II. Cambio del sitio original en que se hubiere autorizado la obra o instalación;</p>	<p>CAPÍTULO VIII.- DE LAS CAUSAS DE EXTINCIÓN Y REVOCACIÓN</p> <p>Art. 53°.- Son causas de extinción.....</p> <p>Art. 54°.- Son causas de revocación.....</p> <p>I. La oposición....</p>

REGLAMENTO PARA EL APROVECHAMIENTO DEL DERECHO DE VÍA DE LAS CARRETERAS FEDERALES Y ZONAS ALEDAÑAS

PROBLEMÁTICA	PROPUESTAS
<p>III. No ejercitar los derechos derivados del permiso respectivo en los plazos y términos previstos en el mismo, sin causa justificada;</p> <p>IV. Tratándose de accesos, cruzamientos e instalaciones marginales, no sujetarse a las normas técnicas contenidas en el proyecto aprobado por la Secretaría o en el permiso que para tal efecto se otorgue;</p> <p>V. Tratándose de anuncios y obras con fines publicitarios:</p> <p>a) El cambio de los textos sin dar aviso a la Secretaría; y</p> <p>b) La falta de pago anual del permiso.</p> <p>VI.- Tratándose de paradores:</p> <p>a) Cuando el titular ceda los derechos a terceros sin observar lo dispuesto en los artículos 22 y 23 de este ordenamiento;</p> <p>b) No cumplir con lo establecido en el presente Reglamento</p> <p>VII. Las demás previstas en el permiso.</p> <p>Cuando surja o se incurra en algunas de las causas a que se refieren los artículos anteriores, la Secretaría notificará al permisionario.</p> <p>Art. 40°.- Previo a la resolución de revocación se concederá a los interesados un término de quince días para expresar lo que a su derecho convenga y para ofrecer pruebas.</p> <p>Art. 41°.- En la resolución que declare la revocación o extinción de un permiso se ordenará el retiro del anuncio o el desmantelamiento de la obra que ocupe el derecho de vía, señalando al interesado un plazo de quince días naturales para ejecutarlo. En caso de incumplimiento, la Secretaría podrá realizar estas obras con cargo al permisionario y en su caso, solicitar el auxilio de la fuerza pública.</p> <p>CAPÍTULO VIII.- DE LAS INFRACCIONES Y SANCIONES (Comprende del artículo 42 al 46, en los que no se proponen cambios)</p> <p>CAPÍTULO IX.- DEL RECURSO DE CONSIDERACIÓN (Comprende del artículo 47 al 50 en los que no se sugieren cambios)</p> <p>TRANSITORIOS</p>	<p>III. No ejercitar.....</p> <p>VI.- Tratándose de paradores:</p> <p>a) Cuando el titular ceda los derechos a terceros sin observar lo dispuesto en los artículos 36 y 37 de este ordenamiento;</p> <p>b) Cuando se rescinda o concluya la vigencia del contrato o convenio de asociación en participación firmado entre el concesionario y el inversionista; y</p> <p>c) Por no cumplir con lo establecido en el presente Reglamento</p> <p>VII. Las demás.....</p> <p>Cuando surja....</p> <p>Art. 55°.- Previo a la</p> <p>Art. 56°.- En la resolución que.....</p> <p>CAPÍTULO IX.- DE LAS INFRACCIONES Y SANCIONES (Quedaría integrado con los artículos del 57 al 61, con el mismo texto que la columna anterior)</p> <p>CAPÍTULO X.- DEL RECURSO DE CONSIDERACIÓN (Quedaría integrado con los artículos del 62 65, con el mismo texto que la columna anterior)</p> <p>TRANSITORIOS (Los que procedan)</p>

Con lo anterior concluye la propuesta de modificación al marco legal que rige el uso y aprovechamiento del derecho de vía, no sin antes insistir que habría que adecuar el marco normativo de los otros concesionarios públicos, como Banobras y los Gobiernos Estatales o Municipales y el Reglamento Interno de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

VI.3. PROCEDIMIENTOS DE AUTORIZACIÓN Y PROMOCIÓN

Una vez que se cuente con el marco legal adecuado, resulta indispensable definir y establecer procedimientos claros, ágiles y sencillos para autorizar e incentivar el desarrollo de proyectos rentables de inversión asociados al uso y explotación de los derechos de vía.

En Capufe debe crearse un área especializada con nivel de Coordinación dependiente de la Dirección General, o una Subdirección de la actual Dirección de Planeación, que se responsabilice de la elaboración de los programas, la recepción o registro de solicitudes, la coordinación con las demás áreas del Organismo, de enviar la opinión de las solicitudes a la SCT, y del seguimiento y evaluación de este tipo de proyectos. Para los efectos de este trabajo se identificará como Coordinación de Proyectos de Derechos de Vía.

Los lineamientos generales internos de cada dependencia, deben precisar las funciones y actividades que corresponde realizar a las distintas áreas con el objeto de coordinar, ordenar y simplificar los trámites que deben realizar los inversionistas. En consecuencia las funciones de Capufe relacionadas con estos proyectos se sintetizan de la siguiente manera:

VI.3.1 Funciones de Capufe

- Elaborar programas de corto y mediano plazos para promover la instalación de Paradores de Servicios en la red propia del Organismo que satisfagan las necesidades de los usuarios y acorde a las características de las carreteras de altas especificaciones.
- Regular la instalación y operación de los servicios existentes y futuros para evitar su crecimiento irregular y desordenado.
- Instrumentar mecanismos transparentes y expeditos que incentiven la participación de la inversión privada en proyectos rentables.
- Colaborar con las autoridades hacendarias en la definición de las cuotas o tarifas que deberán aportar los inversionistas a Capufe por el uso y aprovechamiento del derecho de vía de las carreteras y puentes que conforman la Red Propia.
- Participar como inversionista de última instancia o en especie, en los proyectos asociados con el uso y aprovechamiento de los derechos de vía, previa autorización de

su Consejo de Administración, cuando el proyecto se justifique socialmente o convenga a sus propósitos.

- Licitación de la construcción, explotación, operación y administración de Paradores de Servicios de diversos tipos, a ser instalados en terrenos propiedad o bajo la explotación de Capufe.
- Elaborar convenios o contratos de asociación en participación con los inversionistas interesados en construir *Instalaciones Marginales* y con los ganadores de las licitaciones de *Paradores de Servicios* en la Red Propia de Capufe.
- Someter a la aprobación del Consejo de Administración, los programas anuales y de mediano plazo elaborados por el Organismo relacionados con la materia.
- Someter a la aprobación de los concesionarios de la Red Contratada y la Red Farac las solicitudes de proyectos de inversión, recibidas y evaluadas por Capufe.
- Elaborar y enviar, a la SCT la opinión técnica y de operatividad de las solicitudes de los proyectos de inversión privada, relacionados con el uso y aprovechamiento del derecho de vía recibidos en Capufe.
- Dar seguimiento y vigilar que se cumplan las condiciones de los contratos de asociación en participación que suscriba con los inversionistas.

VI.3.2. Procedimientos internos de autorización en Capufe

Los esquemas de procedimientos en Capufe para la aprobación de proyectos se presentan en tres vertientes debido a que se realizan diferentes trámites:

- Para elaborar y activar un programa de *Paradores de Servicios* en la Red Propia de Capufe en el que participe y obtenga una contraprestación económica⁽¹⁰⁾;
- Para emitir y enviar a la SCT la opinión técnica y de operatividad de las solicitudes de particulares interesados en instalar servicios complementarios en terrenos adyacentes a las carreteras y puentes operados por Capufe;
- Para determinar la viabilidad de las solicitudes de *Instalaciones Marginales* en el derecho de vía de la infraestructura operada por Capufe y por las cuales los concesionarios obtendrán una contraprestación económica.

⁽¹⁰⁾ Este procedimiento sería similar para la Red Farac y la Red Contratada, en cuyo caso los programas se deberán someter a la aprobación del Comité Técnico del Farac y a los concesionarios de la Red Contratada.

Procedimiento para elaborar y activar un programa de Paradores de Servicios en la Red Propia de Capufe en el que participe y obtenga una contraprestación económica.

Responsable	Act. N°	Descripción	Forma ó Documento
Coordinación de Proyectos de Derechos de Vía	1	Presentar para la aprobación de la Dirección General el proyecto para la elaboración de los programas de corto y mediano plazos que promuevan la instalación de paradores de servicios en la red propia de Capufe.	Programa
Coordinación de Proyectos de Derechos de Vía	2	Preparar y efectuar una reunión con los Delegados Regionales y Gerentes de Tramo para dar a conocer las políticas, lineamientos y criterios para elaborar los programas de corto y mediano plazos de instalación de paradores de servicios en las carreteras de la red propia de Capufe, así como los criterios para aprobar solicitudes de particulares.	Oficio Programa
Coordinación de Proyectos de Derechos de Vía	3	Capacitar a los responsables de llevar a cabo las actividades para elaborar el programa de paradores de servicios y de aprobar las solicitudes de particulares en las Delegaciones Regionales y Gerencias de Tramo.	Documentos con los criterios y lineamientos
Del. Regionales y Gerencias de Tramo	4	Detectar los servicios formales establecidos, analizar las características y las estadísticas de las carreteras de la red propia de Capufe, y detectar los lugares estratégicos para licitar la construcción de paradores de servicios.	Síntesis con la información de cada tramo carretero
Del. Regionales y Gerencias de Tramo	5	Elaborar las propuestas de terrenos factibles de ser adquiridos para licitar la construcción de paradores de servicios de diferentes tipos, de acuerdo a las características y vocación de cada tramo carretero.	Propuesta
Dirección Jurídica	6	Realiza los trámites para determinar la factibilidad de adquirir los predios seleccionados e informa el monto de los recursos necesarios.	Informe
Dirección de Administración y Finanzas	7	Informa acerca de la disposición de recursos económicos autorizados para la adquisición de predios.	Informe
Coordinación de Proyectos de Derechos de Vía	8	Prepara la propuesta de aprobación para el Director General y para el Consejo de Administración.	Propuesta
Dirección General	9	Revisa, modifica en su caso, y aprueba el programa de adquisición de terrenos, para su presentación al Consejo de Administración.	Acuerdo para aprobación del Consejo de Administración
Consejo de Administración	10	Recibe, analiza y aprueba el programa, en su caso, el programa de adquisición de terrenos.	Acta de acuerdos aprobados
Coordinación de Proyectos de Derechos de Vía	11	Elabora el programa de mediano plazo, con base a la aprobación del Consejo de Administración.	Programa
Coordinación de Proyectos de Derechos de Vía	12	Envía a las Direcciones de Área de Capufe, a las Delegaciones Regionales y Gerencias de Tramo, el programa con las propuestas de paradores de servicios, para su conocimiento y comentarios	Oficio y Programa
Coordinación de Comercialización	13	Elabora y pone en marcha un programa de promoción para la construcción de paradores.	Programa
Del. Regionales y Gerencias de Tramo	13	Legalizan la adquisición de los terrenos de la primera etapa del programa.	Escrituras
Coord. de Proj. de Der. de Vía Dir. Jurídica Del. Regionales y Ger. de Tramo Dir. Jurídica	14	Realizan el proceso de Licitación Pública para que inversionistas privados participen en la construcción, operación, administración y explotación de los Paradores de Servicios programados.	Convocatoria Bases de Participación Contratos o Convenios de Asociación en Participación
Del. Regionales y Ger. De Tramo	15	Recibe la contraprestación pactada e informa periódicamente a la Coordinación de Proyectos de Derechos de Vía del cumplimiento de los compromisos establecidos en los contratos de asociación en participación.	Informe
Coordinación de Proyectos de Derechos de Vía	16	Realiza el seguimiento y evaluación de los paradores de servicios e informa periódicamente a la Dirección General y al consejo de Administración del Avance del programa.	Informe

Procedimiento para emitir y enviar a la SCT, la opinión técnica y de operatividad de las solicitudes de particulares interesados en instalar servicios complementarios en terrenos adyacentes a las carreteras y puentes operados por Capufe

Responsable	Act. N°	Descripción	Forma ó Documento
Inversionista	1	Solicita a la Coordinación de Proyectos de Derechos de Vía, o a las Delegaciones Regionales o Gerencias de Tramo de Capufe los requisitos y los procedimientos que debe seguir para obtener la aprobación de su proyecto.	Solicitud
Coord. de Proy. de Derechos de Vía Del. Regional o Ger. de Tramo	2	Entrega al solicitante un listado con los requisitos y los procedimientos para obtener la opinión favorable de Capufe para la instalación de servicios complementarios en terrenos privados adyacentes al derecho de vía.	Requisitos Procedimientos
Coord. de Proy. de Derechos de Vía Del. Regional o Ger. de Tramo	3	Recibe la solicitud y los documentos por parte del Inversionista, solicita a la Delegación Regional o Gerencia de Tramo correspondiente la opinión técnica y de operatividad, y en su caso informa al concesionario.	Solicitud Proyecto arquitectónico que contenga: construcción de accesos y señalamiento informativo.
Subdelegación Técnica Subdelegación de Operación	4	Realizan visitas de inspección al lugar solicitado para comparar la veracidad de planos, contra el terreno físicamente, así como la revisión de documentación de evaluación. ¿ Está correcta? NO:	Terreno, planos y documentación.
Del. Regional o Ger. De Tramo	5	Capufe remite documentación al Inversionista para corrección y/o el complemento de documentos.	Documentación
Inversionista	6	El Inversionista complementa y/o corrige documentación, y la entrega a Capufe.	Documentación complementaria
Del. Regional o Ger. de Tramo	7	SI: Envía al Centro SCT la opinión técnica y de operatividad correspondiente y entrega copia del oficio al solicitante para que éste continúe con el trámite, simultáneamente informa a la Coordinación de Proyectos de Derechos de Vía el resultado de la gestión.	Oficio Expediente
Del. Regional o Gerencia de Tramo	10	Recibe copia de la autorización del Centro SCT correspondiente.	Documento de autorización.
Inversionistas	11	Informa por escrito a la Delegación Regional o Gerencia de Tramo la fecha de inicio de las obras y el programa calendarizado	Informe calendarizado
Del. Regional o Ger. de Tramo	12	Supervisa las obras conforme a especificaciones de SCT.	Supervisión
Inversionistas	13	Da aviso al término de la obra.	Informe
Del. Regional o Ger. de Tramo	14	Emite el acta de término de obras y remite copia al Centro SCT, al inversionista, en su caso al concesionario, y a la Coordinación de Proyectos de Derechos de Vía para su registro.	Acta.

Procedimiento para determinar la viabilidad de las solicitudes de Instalaciones Marginales en el derecho de vía de la infraestructura operada por Capufe y por las cuales los concesionarios obtendrán una contraprestación económica⁽¹¹⁾.

Responsable	Act. N°	Descripción	Forma ó Documento
Inversionista	1	Solicita a la Coordinación de Proyectos de Derechos de Vía, o a las Delegaciones Regionales o Gerencias de Tramo de Capufe los requisitos y los procedimientos que debe seguir para obtener la aprobación de su proyecto de Instalación Marginal.	Solicitud
Coord. de Proy. de Derechos de Vía Del. Regional o Ger. de Tramo	2	Entrega al solicitante un listado con los requisitos y los procedimientos para obtener la opinión favorable de Capufe para la construcción de Instalaciones Marginales en el derecho de vía. Asimismo informa el monto de la contraprestación económica que tendrá que pagar al concesionario y la celebración de un contrato o convenio de asociación en participación entre las partes.	Requisitos Procedimientos
Coord. de Proy. de Der. de Vía Del. Regional o Ger. de Tramo	3	Recibe la solicitud y los documentos por parte del Inversionista, en el caso de iniciar el trámite en la Coordinación de Proyectos de Derechos de Vía, ésta solicita a la Delegación Regional o Gerencia de Tramo correspondiente la opinión técnica y de operatividad, y en su caso informa al concesionario.	Solicitud. Proyecto arquitectónico que contenga accesos y señalamientos.
Subdelegación Técnica Subdelegación de Operación	4	Realizan visitas de inspección al lugar solicitado para comparar la veracidad de planos, contra el terreno físicamente, así como la revisión de documentación de evaluación. ¿ Está correcta? NO:	Terreno, planos y documentación.
Del. Regional o Ger. De Tramo	5	Capufe remite documentación al Inversionista para corrección y/o el complemento de documentos.	Documentación
Inversionista	6	El Inversionista complementa y/o corrige documentación, y la entrega a Capufe.	Documentación complementaria
Del. Regional o Ger. de Tramo	7	SI: En los casos de las Redes Farac y Contratada, somete el proyecto a la aprobación del concesionario. Una vez aprobado, envía al Centro SCT la opinión correspondiente y entrega copia del oficio al solicitante para que éste continúe con el trámite, simultáneamente informa a la Coordinación de Proyectos de Derechos de Vía el resultado de la gestión.	Oficio Expediente
Centro SCT	8	Otorga el permiso y cobra los derechos correspondientes.	Oficio de autorización
Dirección Jurídica	9	Elabora el Contrato o Convenio de Asociación en Participación que deberán firmar las partes, y lo somete a la aprobación de las autoridades de Capufe, Farac o concesionarios.	Proyecto de Contrato
Capufe, Farac Concesionario	10	Firman el Contrato o Convenio de Asociación en Participación con los inversionistas	Contrato
Del. Regional o Ger. de Tramo	11	Recibe copia de la autorización del Centro SCT correspondiente.	Documento de autorización.
Inversionistas	12	Informa por escrito a la Delegación Regional o Gerencia de Tramo la fecha de inicio de las obras y el programa calendarizado	Informe calendarizado
Del. Regional o Ger. de Tramo	13	Supervisa las obras conforme a especificaciones de SCT.	Supervisión
Inversionistas	14	Da aviso al término de la obra.	Informe
Del. Regional o Ger. de Tramo	15	Emite el acta de término de obras y remite copia al Centro SCT, al inversionista, en su caso al concesionario, y a la Coordinación de Proyectos de Derechos de Vía para su registro.	Acta.
Capufe, Farac/ Concesionario	16	Recibe la contraprestación pactada, da seguimiento al proyecto e informa a las autoridades correspondientes.	Informe

⁽¹¹⁾ Las tarifas o cuotas para las Instalaciones Marginales diferentes a redes de fibra óptica, deberán ser definidas por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, en cuyo cálculo, si lo aprueban las autoridades involucradas, podrán participar los concesionarios.

VI.3.3. Propuesta de promoción para la instalación de paradores de servicios

El procedimiento de promoción que se propone en este trabajo para los proyectos de inversión asociados al uso y aprovechamiento integral de los derechos de vía, abarcan cuatro vertientes con la finalidad de cubrir el ámbito nacional e internacional.

Convenios de fomento con los gobiernos estatales

La participación de los Gobiernos Estatales es importante porque en el marco de los programas de fomento a la inversión y de las actividades del sector turismo se puede difundir la instalación de paradores de servicios no sólo en las carreteras de cuota sino en las que están a cargo del estado o de los municipios, lo que equivale a elaborar planes y programas integrales a lo largo de corredores carreteros, independientemente de quien sea el operador de las mismas, con ello se evitaría la instalación de paradores en distancias cortas que propicien una baja rentabilidad de la inversión.

Dicha participación a nivel estatal se concretaría a través de la Secretarías de Planeación en la concepción de los programas de corto y mediano plazo; los Centros SCT en la autorización de los permisos que les presenten los concesionarios de carreteras, Capufe o directamente los inversionistas privados, según sea el caso; las de Obras Públicas para dotar de los servicios públicos necesarios para la operación de los paradores; y las de Comercio y/o Industria, mediante el estímulo a dichas actividades.

Las Secretarías de turismo o su equivalente, mediante la difusión de los atractivos turísticos de la región, la regulación de los establecimientos que correspondan al sector y la instalación de módulos de información turística en los paradores de servicios, en especial las identificadas con vocación turística.

Asimismo, las secretarías o áreas encargadas de la regulación ecológica deberán intervenir en la prevención y restitución del entorno ecológico en donde se ubiquen los paradores.

Promoción ante cámaras y asociaciones empresariales

Aunado a lo expuesto en el punto anterior resulta indispensable involucrar a las asociaciones y cámaras empresariales, especialmente a las relacionadas directamente con la infraestructura carretera y el transporte de pasajeros y de carga, así como las de hoteles, restaurantes, gasolinerías y talleres mecánicos en la elaboración de los programas, así como en la difusión de los mismos.

De la mayor importancia resultaría establecer convenios con las empresas nacionales y extranjeras de transporte de pasajeros, turístico y de carga, mediante los cuales se comprometan a utilizar los *Paradores de Servicios* en los que se proporcionen los servicios especializados que requieren y que serían acordados previamente.

Una contribución de este sector para la elaboración de los planes y programas de inversión en *Paradores de Servicios*, sería el levantamiento de encuestas entre sus agremiados, para detectar la demanda real y potencial del tipo, calidad y cantidad de servicios que se requieren en un tramo carretero.

Medios de comunicación

Para la difusión será importante considerar tanto a los medios masivos o de amplia cobertura, sean electrónicos (radio y televisión) o impresos (prensa y revistas), como a los especializados (dirigidos a núcleos particulares de interés).

La publicidad es una herramienta de la mercadotecnia que sirve para dar a conocer productos y/o servicios a los consumidores en el lugar adecuado y en el momento preciso. Ahora bien, la publicidad está cambiando y se torna cada vez más personalizada, los mercados masivos se vuelven más selectivos y por lo tanto, menos cautivos. Por ello la segmentación de los públicos potenciales y de los medios masivos de comunicación es inminente.

La mejor planeación de recursos económicos para dar a conocer cualquier producto o servicio se deberá hacer a partir de un análisis profundo de los medios de difusión más adecuados.

En el proyecto que nos ocupa es muy importante determinar cuáles son los medios mas adecuados para dar a conocer a los inversionistas nacionales e internacionales los

requisitos para instalar *Paradores de Servicios* en las distintas carreteras, por una parte, y por la otra los servicios y ventajas que ofrecen para los usuarios potenciales

Para este último fin, una campaña masiva en los principales medios de comunicación, evidentemente resulta muy onerosa, por lo cual se recomienda que la SCT, los concesionarios públicos y privados y los Gobiernos Estatales, la realicen por medio de conferencias de prensa, entrevistas en los noticieros o espacios destinados a las actividades gubernamentales en los medios masivos locales y eventualmente por medio de inserciones pagadas en los diarios de mayor circulación y mediante campañas radiofónicas en los principales noticieros. La otra vía son las publicaciones y programas especializados en negocios y en particular aquellos relacionados con proyectos inmobiliarios de servicios.

Otra forma de difusión es a través de la publicación de los concursos públicos. En este sentido, aún cuando no es requisito indispensable licitar este tipo de negocios, debido a que la inversión es privada, la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal establece esta modalidad, lo que dará mayor transparencia al proceso y concurrencia de inversionistas.

Internet

El uso de internet como medio de comunicación y como vía para efectuar negocios, se ha incrementado de manera importante, aún cuando en países como México todavía no es accesible para la mayoría de la población. Sin embargo, es una alternativa que ofrece el acceso a una gran diversidad de información nacional e internacional, al ser capaz de integrar elementos gráficos, auditivos y visuales, brindando al usuario la posibilidad de interactuar con el servicio o producto que se pone a su alcance.

Se puede decir que en esencia, Internet, es una red de computadoras que ofrece acceso a gente y a información⁽¹²⁾

"Se ha descrito a Internet como *una colección de redes entrelazadas* o como *una red de redes*, lo que significa que muchas redes operadas por una multitud de organizaciones están conectadas para conformarla. Permite comunicarse, compartir recursos y datos, con personas ubicadas en la calle de enfrente o al otro lado del planeta. Su mayor ventaja

⁽¹²⁾ Hoffman, Paul, Internet. P. 9

radica en que es una herramienta que permite tener acceso a enormes cantidades de información en todo el mundo y permite comunicarse de manera rápida y efectiva con otras personas interesadas en el mismo tema⁽¹³⁾.

Un importante y creciente movimiento en Internet está dirigido al uso comercial abierto y permite el acceso económico mediante cuotas a portales especializados en negocios o para consulta de turistas y viajeros.

En la actualidad las dependencias turísticas estatales, la SCT, y Capufe tienen una página de internet y seguramente muchos empresarios privados también cuentan con esta herramienta o la consultan frecuentemente.

⁽¹³⁾ Wyatt L., Allen. La Magia de Internet, p.p. 4-5.

CONCLUSIONES

1. En México se requiere dotar de servicios a las carreteras de altas especificaciones en cantidad y calidad suficientes para satisfacer la demanda de los usuarios de los caminos y para proporcionarles comodidad y seguridad en su trayecto.
2. El desarrollo de estos servicios se ve obstaculizado hoy en día por la indefinición de políticas institucionales, por las fallas o lagunas en las leyes, reglamentos y otras normas vigentes.
3. Es indispensable, por lo tanto, actualizar criterios y modificar el marco legal actual con el objeto de identificar con toda claridad a los concesionarios públicos y los privados, así como las obligaciones y atribuciones de todos los involucrados, y además, para permitir al concesionario-operador decidir los lugares idóneos para la ubicación, el tipo y tamaño de los paradores de servicios, y emitir una opinión técnica y de operatividad a las solicitudes que les presenten los inversionistas privados previa a la autorización de la SCT. Propuestas específicas al respecto configuran el cuerpo principal de este trabajo.
4. Las autoridades federales deben establecer reglas claras para la expansión ordenada de los servicios y definir en cuales proyectos de inversión, los concesionarios públicos y privados pueden obtener una contraprestación económica, así como la metodología para su cálculo y aplicación.
5. En el caso específico de los *Paradores de Servicios Capufe* cuenta con los elementos y el personal capacitado para elaborar programas de desarrollo en las carreteras bajo su responsabilidad operativa y para asesorar en la materia.
6. Es necesario y recomendable coordinar los programas de paradores entre las carreteras federales, estatales, municipales, concesionadas y a cargo de Capufe, con lo cual se evitará la proliferación desordenada e irregular de servicios comerciales.
7. Resulta necesario y conveniente involucrar a los actuales prestadores de servicios irregulares en las carreteras, para que continúen sus actividades en los *Paradores de Servicios* otorgándolos en mejores condiciones y con mayor calidad.

8. Complementariamente es conveniente elaborar campañas de promoción adecuadas y costeables que incentiven la inversión en *Paradores de Servicios*, y la afluencia de los usuarios.
9. México debe avanzar más en este campo por los beneficios que conlleva para los usuarios de los caminos y puentes y para la población de las localidades de su área de influencia, así como en un contexto más amplio, porque la dinámica económica actual y futura requiere de una infraestructura carretera avanzada, funcional y con mucho mejores servicios.

BIBLIOGRAFÍA

Ordenamientos legales y jurídicos

- Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.
- Reglamento para el Aprovechamiento del Derecho de Vía y Zonas Aledañas
- Estatuto Orgánico de Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos y sus modificaciones.

- SCT.- *Manuales Técnicos y de Operaciones de:*
 - *Proyecto geométrico de carreteras SCT.*
 - *Manual de paradores SCT.*
 - *Normatividad para el servicio de radiocomunicación Capufe.*
 - *Normatividad para el servicio médico Capufe.*
 - *Lineamientos para el otorgamiento del servicio mecánico de grúas en*
 - *Instalaciones operadas y administradas por Capufe.*

- Legislación Francesa sobre Explotación de Servicios Anexos a las Autopistas Concesionadas o del Estado.- Ministerio del Equipamiento de Logística de los Transportes y del Turismo.- Dirección de carreteras. Francia.

- Legislación Española sobre Construcción, Conservación y Explotación de Autopistas en Régimen de Concesión o No Concesión.- España.

Otras fuentes bibliográficas

- Técnicas actuales de investigación documental.
Autor: Laura Casares Hernández.
Ed. Trillas y UNAM.

- Presidencia de la República
Sexto Informe Presidencial, 2000.

- SCT
Informes Anuales, Memorias
Varios años.

- CAPUFE
Anuarios Estadísticos, Informes Anuales y Documentos de Trabajo
Varios años

- CAPUFE.- *Propuesta para el Uso y Aprovechamiento Integral de los Derechos de Vía y Zonas Aledañas en los Caminos y Puentes Federales.*1996.

- Información de empresas que operan paradores en E.U.A. (Flyng J. y Arco).
- Información sobre servicios turísticos de agencias de viajes y American Express Company, y otras agencias.
- Centro de Estudios de Administración Aplicada.- Manuales para el Diplomado en Finanzas, 1997.
- Despacho Inversiones y Gestión.- *Política y modalidades de licitación de subconcesiones de servicios en autopistas y puentes, misión realizada en Chile y Francia, 1996.*