

CUENTA DE LA HACIENDA PÚBLICA FEDERAL

2001

ENTIDADES DE CONTROL PRESUPUESTARIO DIRECTO

SEGUIMIENTO A LAS SALVEDADES DE AUDITORÍA EXTERNA

CAMINOS Y PUENTES FEDERALES DE INGRESOS Y SERVICIOS CONEXOS

SALVEDADES		COMENTARIOS
AÑO	DESCRIPCIÓN	
1999	<p>Al 31 de diciembre del 2001 y 2000 el Organismo tiene registradas inversiones efectuadas en caminos cuyos montos a valores actualizados son \$7,335,227 y \$7,205,742 respectivamente, incurridas en los tramos carreteros México-Puebla y México Querétaro, los cuales le fueron entregados por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) a través de acta circunstanciada de entrega-recepción y a través de Título de Concesión, respectivamente. Conforme lo establece la Ley de Ingresos de la Federación publicada el 1 de enero del 2002, en dicho año el Organismo tendrá una reducción sustancial de sus ingresos por cuotas de peaje, comparativamente con similares ingresos obtenidos en 2001. Según nos ha informado la Administración, dicha reducción se origina porque el Gobierno Federal tiene previsto destinar a otros fines los ingresos que se obtendrán en 2002 en los dos tramos carreteros mencionados. Conforme lo indicado consideramos que el valor de dichos activos resulta excedido en su totalidad respecto de su valor de recuperación.</p> <p>Asimismo, al 31 de diciembre del 2001 y 2000 se tienen registrados como activos diversas repavimentaciones en carpetas asfálticas realizadas en los tramos carreteros México-Puebla y México-Querétaro, cuyos montos a valores actualizados son \$ 1,412,283 y \$ 1,361,553 respectivamente. La depreciación acumulada correspondiente a dichas repavimentaciones asciende a \$ 499,231 y \$ 475,251 respectivamente. Para estos activos aplican similares criterios a los expresados en el párrafo anterior, y se considera que el monto neto de los mismos excede en su totalidad a su valor de recuperación.</p>	<p>El 13 de noviembre del 2000 mediante oficio DAF/2213, el Organismo solicitó al Titular de la Unidad de Contabilidad Gubernamental e Informes Sobre la Gestión Pública de la SHCP, definiera la premisa básica en la que se basaría la política de depreciación cuyo impacto en el patrimonio y resultados del Organismo dependería de la misma. La premisa a definir debe ubicarse entre las siguientes:</p> <p>a) Tratamiento como si Capufe fuera Concesionario.</p> <p>b) Capufe como propietario de los tramos carreteros donde ha hecho las inversiones que ahora se reflejan como valor en el rubro de activo fijo.</p> <p>c) Desincorporación de las inversiones (valor de los caminos) para que éstos pasen al Gobierno Federal.</p> <p>Mediante oficio número 309-A-1199 de fecha 27 de noviembre del 2000 el Titular de la Unidad de Contabilidad Gubernamental e Informes Sobre la Gestión Pública de la SHCP, notificó que el tratamiento más adecuado sería considerar a la Entidad como Concesionaria.</p> <p>Toda vez, que la Unidad de Autopistas de Cuota es el Área facultada de la SCT para determinar al respecto, en virtud de que el Organismo no cuenta con los títulos de concesión para estar en posibilidad de considerarse como Concesionaria se solicitaron a la misma:</p>

SALVEDADES		COMENTARIOS
AÑO	DESCRIPCIÓN	
	<p>Al 31 de diciembre del 2001 y 2000 el Organismo tiene registradas inversiones efectuadas en caminos cuyos montos actualizados son \$ 7,808,673 y \$7,792,463, respectivamente, incurridas en la construcción y mejoramiento de autopistas y caminos directos que le fueron entregados por la SCT a través de actas circunstanciadas de entrega-recepción, las cuales no han sido depreciadas desde las fechas en que los costos relativos fueron incurridos y capitalizados, de conformidad con la siguiente política contable: (al costo de construcción y corresponden a construcciones de tramos, ampliaciones de carriles y repavimentaciones en carreteras administradas por el Organismo propiedad del Gobierno Federal, así como a mantenimientos mayores realizados en dichas carreteras). El Organismo no tiene documentos que le otorguen derechos de posesión o títulos de propiedad sobre estos tramos carreteros, sino que la posesión de los mismos corresponde al Gobierno Federal, por lo que la política de no depreciar dichos activos no es congruente con una adecuada aplicación de los principios de contabilidad generalmente aceptados, que regulan que los activos fijos tangibles deben ser depreciados sobre una base sistemática y racional durante sus vidas útiles, que en este caso corresponderían a los plazos de recuperación de la inversión efectuada en los activos, proceso que se logra mediante la obtención de los ingresos por la explotación de las autopistas y caminos directos. Aún y cuando el Organismo no tiene cuantificado el efecto que origina esta desviación de los principios de contabilidad generalmente aceptados, estimamos que su corrección basada en la antigüedad que presentan la mayoría de estos activos, resultaría en un monto que afectaría de manera importante los estados financieros al 31 de diciembre del 2001 y 2000.</p> <p>Asimismo, al 31 de diciembre del 2001 y 2000 se tienen registrados como activos diversas repavimentaciones en carpetas asfálticas por montos actualizados de \$ 1,040,302 y \$1,006,263 respectivamente, que no han sido depreciados por considerarse como valores de rescate de las mismas. Para estos activos aplican similares criterios a los expresados en el párrafo anterior y se considera que los mismos son sujetos de depreciación, considerando la vida útil estimada que sea suficiente para generar los ingresos que</p>	<p>Con oficio DAF/743 de fecha 15 de mayo del 2000, se solicitó al Jefe de la Unidad de Autopistas de Cuota su intervención para obtener los títulos de concesión de las obras que explota y usufructúa, y posteriormente en oficios DAF/1583, 2123, 3461 Y 036 de fechas 16 de agosto, 27 de octubre, 8 de diciembre del 2000 y 3 de enero del 2001 se reiteró la solicitud.</p> <p>Al respecto, con oficio 608.032 de fecha 10 de enero del 2001 el Titular de la mencionada Unidad comunicó a Capufe "Que se ha tomado nota de la recomendación y que se analizarían las ventajas y desventajas de instrumentar ese tratamiento como parte de un esfuerzo más amplio que tendrá como objetivo la reestructuración y el fortalecimiento del Sistema Nacional de Autopistas de peaje, con objeto de mejorar la calidad del servicio prestado al público y a la vez cumplir con las obligaciones de deuda que se tienen en la actualidad".</p> <p>Asimismo, indicó que convocaría a la Entidad a una reunión de trabajo en la que se iniciaría la atención de los temas pendientes del Organismo.</p> <p>Con fecha 2 de febrero del 2001 mediante oficio DAF/268/2001 la Entidad solicitó a la Unidad de referencia, se convocara a la brevedad a la reunión que el Titular de la misma sugirió.</p> <p>Con oficio DAF/1008/01 de fecha 3 de mayo del 2001, se solicitó a la Unidad de Autopistas de Cuota de la SCT, emitir su pronunciamiento para instrumentar una política de depreciación de caminos, acorde con los Principios de Contabilidad Generalmente Aceptados.</p> <p>Con oficio número 608.348 de fecha 21 de mayo de 2001, la Unidad de Autopistas de Cuota de la SCT, sugirió explicar a los diferentes Órganos Fiscalizadores que esa "Unidad todavía no podía pronunciarse al respecto, en virtud de que se requieren definiciones de carácter superior que tengan que ver con la orientación futura que el Gobierno Federal decida otorgar al manejo de las autopistas de cuota".</p>

SALVEDADES		COMENTARIOS
AÑO	DESCRIPCIÓN	
	<p>permitan recuperar la inversión.</p>	<p>Con oficio DAF/2650/01 de fecha 17 de octubre del 2001, se solicitó al Titular de la Unidad de Autopistas de Cuota de la SCT, comunicar a este Organismo el posible avance sobre la definición del otorgamiento de títulos de concesión de la red propia que administra el Organismo.</p> <p>Con oficio número 608.103.445/1494 de fecha 21 de noviembre de 2001, la Unidad de Autopistas de Cuota, comunicó que se está analizando jurídica y técnicamente por las Áreas correspondientes, la factibilidad de otorgar al Organismo la concesión para explotar la red denominada como "Propia" toda vez, que implica ser acorde con el programa que el Gobierno Federal tiene para las carreteras de cuota, por lo que solicitó que este Organismo analice jurídica y técnicamente los siguientes aspectos:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) La implicación de otorgar en concesión la red denominada como "Propia", en razón de que cambiaría el régimen jurídico.</li> <li>b) El cambio de régimen fiscal de pago de derechos a aprovechamientos.</li> <li>c) La sujeción a las disposiciones de la materia</li> <li>d) Contar con la opinión del área jurídica de este Organismo.</li> </ul> <p>Actualmente el Organismo está analizando las implicaciones jurídicas de recibir en concesión la red denominada como "Propia" en razón de que cambiaría el régimen jurídico, el cambio del régimen fiscal de pago de derechos a aprovechamientos y contar de esta manera con su opinión para cumplir con lo solicitado por la Unidad de Autopistas de Cuota.</p>

SALVEDADES		COMENTARIOS
AÑO	DESCRIPCIÓN	
2000	<p>El Organismo tiene registrados al 31 de diciembre del 2001 y 2000 activos no circulantes denominados derechos fideicomitidos por un monto de \$1,104,657 y \$ 1,070,924 respectivamente, que corresponden a aportaciones financieras efectuadas en diversos años en su carácter de fideicomitente adherente al Fideicomiso número 1673-7, para la construcción del cuerpo A de dos carriles del tramo carretero Esperanza - Ciudad Mendoza, cuya concesión para la explotación posee Pyasa Ingenieros Civiles, S.A. de C.V. (Concesionaria).</p> <p>Con fecha 2 de octubre del 2000, el Gobierno Federal a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, emitió una cuarta modificación al Título de Concesión otorgado a la Concesionaria desde el 20 de octubre de 1992, en la que principalmente se establece una ampliación de la vigencia de la concesión hasta el año 2022. La recuperación de estas aportaciones están sujetas a que se materialicen en el largo plazo diversas situaciones contingentes durante la vigencia de la concesión, de acuerdo con el orden de prelación establecido en el Contrato de Fideicomiso, por lo que desconocemos si dicho monto será recuperado por el Organismo en el plazo indicado.</p> <p>Asimismo, el Organismo tiene registradas al 31 de diciembre del 2001 y 2000 cuentas por cobrar a la Concesionaria por \$ 241,004 y \$ 173,106 respectivamente, las cuales en la medida que se recuperen se tendrá que entregar obligatoriamente un monto de \$ 132,000 como aportaciones financieras al Fideicomiso, por lo que la naturaleza de este último se considera similar a las aportaciones indicadas en el párrafo anterior, y desconocemos si será recuperable en el plazo mencionado. Adicionalmente, consideramos que las regulaciones establecidas en la mencionada cuarta modificación al Título de Concesión, podrían originar que un monto estimado de \$ 41,321 y \$24,500 registrados y reportados como ingresos por tarifas cobradas en carreteras en el estado de resultados de los años 2001 y 2000 respectivamente, se</p>	<p>Con oficio 320-A-DGAPT-067 la Dirección General Adjunta de Precios y Tarifas de la SHCP manifestó su preocupación por el contenido de la cuarta modificación al título de concesión, ya que, en su opinión, en los términos en que fue suscrita afecta los ingresos del Gobierno Federal, asimismo expresa diversas observaciones sobre el incumplimiento de la normatividad, procediendo el 14 de mayo del año 2001, a solicitar a la Procuraduría Fiscal de la Federación (PPF) su opinión sobre la implicaciones jurídicas de la cuarta modificación al título de concesión.</p> <p>El 8 de diciembre del 2000 el Organismo tuvo conocimiento de la formalización de la cuarta modificación al título de concesión, misma que en el anexo 6 reconocía como aportación financiera de CAPUFE el importe de la cuenta por cobrar a PYASA de los ingresos de julio de 1997 al 31 de agosto del 2000 por 132.3 millones de pesos que PYASA depositó en el Fideicomiso 1673-7 y que de acuerdo a la distribución ponderada de ingresos correspondían al Organismo (72/28%).</p> <p>La cuarta modificación fue objetada por la Unidad de Política de Ingresos de la SHCP que con oficio 349-VI-039 solicitó la opinión de la Procuraduría Fiscal de la Federación.</p> <p>El 2 de agosto del 2001 en oficio 529-II-DLCF-3463 la Procuraduría Fiscal de la Federación emitió su opinión, indicando entre otros que la cuarta modificación al título de concesión es un acto jurídico de la SCT que se presume válido hasta en tanto no se determine lo conducente por parte de la autoridad competente, sugiriendo solicitar la opinión de la Unidad de Política Presupuestal y de la Dirección General Adjunta de Derechos, Productos y Aprovechamientos, por lo que se refiere a los ingresos de la Federación.</p> <p>Con oficios números 349-A-VI-0125, 349-A-VI-0126 el Director General Adjunto de Precios y Tarifas de la SHCP, solicitó la opinión de la Unidad de Política Presupuestal y de la Dirección General Adjunta de Derechos, Productos y Aprovechamientos.</p>

SALVEDADES		COMENTARIOS
AÑO	DESCRIPCIÓN	
	<p>tipifiquen como ingresos propios y exclusivos de la Concesionaria, que serían pagaderos a la misma por el Organismo.</p>	<p>Paralelamente ante la necesidad de regularizar con la Concesionaria PYASA las cuentas por cobrar y por pagar, así como de rescindir el convenio de entrega de cuotas y dada la opinión emitida por la Procuraduría Fiscal de la Federación (PFF), en la sesión sexagésima quinta del H. Consejo de Administración del Organismo, de fecha 30 de agosto del 2001, se presentó acuerdo con relación a la situación entre la concesionaria PYASA y el Organismo por virtud de dicho acuerdo el Órgano de Gobierno autorizó al Organismo a resolver la problemática de acuerdo a la alternativa de solución planteada, cuya instrumentación requiere de entre otras acciones:</p> <p>a) La suscripción de un memorándum de entendimiento en el que participaran como signatarios PYASA, el Fiduciario, CAPUFE, y la propia Secretaría de Comunicaciones y Transportes.</p> <p>b) Autorización para rescindir el convenio de entrega de cuotas suscrito por el Organismo con PYASA, otorgando vigencia a la distribución ponderada de los ingresos (72/28%) hasta el 31 de mayo del 2001, fecha en que la Entidad cubrió su compromiso de aportar 560.0 millones de pesos a precios de septiembre de 1993.</p> <p>c) Autorización para que el adeudo a cargo de PYASA por 132.3 millones de pesos al 31 de agosto del 2000 sea reconocido por el Fideicomiso como aportación financiera de CAPUFE, el valor de los 132.3 mdp a precios constantes de 1993, asciende a 44.6 mdp.</p> <p>d) Autorización para entregar a PYASA el importe de sus ingresos IAVE de los meses de junio, julio y agosto del 2001.</p> <p>e) Autorización para efectuar los ajustes contables y presupuestales que procedan relativos a los ingresos de los meses de junio, julio y agosto del 2001.</p>

SALVEDADES		COMENTARIOS
AÑO	DESCRIPCIÓN	
		<p>f) Autorización para proceder a la devolución a PYASA del importe de los ingresos IAVE retenidos desde julio de 1997, una vez deducidos los saldos de los adeudos a su cargo.</p> <p>g) Autorización para desincorporar el tramo concesionado a PYASA de la caseta de cobro número 27 del contrato general de servicios que CAPUFE tiene suscrito con Integra Ingeniería, S.A. de C.V., para la operación del Sistema IAVE.</p> <p>h) Autorización para disponer de los equipos propiedad del Organismo que se encuentran instalados en la caseta de cobro 27 para el servicio de telepeaje. La disposición se realizará en estricto apego a la normatividad aplicable.</p> <p>La primera opción que se contempla es la renta temporal de dichos equipos a PYASA.</p> <p>i) Autorización para omitir el pago recíproco de intereses entre la Concesionaria y CAPUFE por concepto de los adeudos que se generaron a raíz de la controversia, toda vez que el resultado de la aplicación del esquema previsto en este acuerdo se estima un saldo a cargo de CAPUFE de 29.8 mdp sujeto a identificar posibles diferencias menores durante el proceso de conciliación del saldo con la concesionaria PYASA.</p> <p>J) Autorización para que el Organismo pueda dar su consentimiento ante el Fideicomiso para que se lleven a cabo los trámites necesarios para concretar la reestructuración del proyecto, operación que consistiría básicamente de una emisión y colocación de certificados excedentes correspondientes al tramo concesionado y dentro de los términos del título de concesión.</p> <p>k) Anuencia para gestionar ante las instancias competentes todas las autorizaciones necesarias para instrumentar el presente acuerdo.</p>

SALVEDADES		COMENTARIOS
AÑO	DESCRIPCIÓN	
		<p>Para instrumentar el Acuerdo el Organismo procedió entre otros:</p> <p>Solicitar a la Dirección General de Programación, Organización y Presupuesto de la SCT, en oficio DAF/2340 el 14 de septiembre/01 convoque a reunión al grupo de trabajo para revisar y acordar colegiadamente las acciones que habrán de tomarse en los respectivos ámbitos de competencia para instrumentar su solución, o de ser el caso, someter el asunto a la Comisión Intersecretarial de Gasto Financiamiento, asimismo, obtener autorización del registro del ingreso y de la ampliación presupuestal para aplicar como aportación financiera los ingresos que PYASA entregó al Fideicomiso, ( 132.3 mdp ). Autorización para realizar los ajustes contables y presupuestales de los ingresos y de proceder, adecuar el texto de algunas cláusulas de la cuarta modificación al título de concesión.</p> <p>Con oficio DAF/2341 del 14 de septiembre del 2001, se solicitó a la Dirección General Adjunta de Precios y Tarifas de la SHCP, su intervención ante la Dirección General de Política de Ingresos de la SHCP, para que esta última otorgue su autorización para el registro virtual de los ingresos de CAPUFE, misma que de darse se solicitaría a la Dirección General de Programación y Presupuesto de Energía e Infraestructura de la SHCP ampliación presupuestal del capítulo de inversión financiera para reconocer como derechos fideicomitidos el importe de los ingresos de CAPUFE que PYASA entrega al Fideicomiso.</p> <p>Con oficio DAF/2342 del 14 de septiembre del 2001, se remitió copia de la última versión del memorándum de entendimiento a la Unidad de Autopistas de Cuota de la SCT, solicitando su opinión.</p> <p>El proyecto de memorándum de entendimiento, no se concretó, toda vez, que persistió la controversia sobre los ingresos generados en el tramo concesionado Esperanza-Ciudad Mendoza (Cuerpo A), ya que: la viabilidad económica del tramo concesionado depende del flujo de efectivo que se genera a todo lo largo del cuerpo "A" del tramo Acatzingo-Esperanza-Ciudad Mendoza, en tanto que el segmento Acatzingo-Esperanza (Cuerpo A),</p>

SALVEDADES		COMENTARIOS
AÑO	DESCRIPCIÓN	
		<p>forma parte de los activos que CAPUFE explota, por lo que no sería posible ceder al proyecto los ingresos de dicho tramo sin afectar patrimonialmente al Organismo.</p> <p>Con oficio 307-A-4-2642 de la Unidad de Política Presupuestal dio contestación a la opinión solicitada por la Unidad de Política de Ingresos, indicando que:</p> <p>1.- "Es atribución indelegable del Órgano de Gobierno aprobar los programas y presupuestos de las Entidades, incluyendo sus modificaciones, en los términos de la legislación aplicable.</p> <p>2.- Que es necesario considerar el numeral 16 del Manual de Normas Presupuestarias para la Administración Pública Federal que dispone:"</p> <p>"Queda prohibido a las Dependencias y Entidades contraer obligaciones que impliquen comprometer recursos de los subsecuentes ejercicios fiscales en términos de la Ley de Presupuesto, Contabilidad y Gasto Público Federal, así como celebrar contratos; otorgar concesiones, permiso, licencias y autorizaciones o realizar cualquier otro acto de naturaleza análoga; que implique algún gasto contingente o adquirir obligaciones futuras, si para ello no cuentan con la autorización de la Secretaría, y en su caso, del Órgano de Gobierno, y estén debidamente justificadas, las Dependencias y Entidades no efectuarán pago alguno derivado de compromisos que contravengan lo dispuesto en este artículo".</p> <p>Por lo anterior, la instrumentación del Acuerdo está supeditado por aspectos que rebasan a la Entidad, situación que se hizo del conocimiento del titular de la Unidad de Autopistas de Cuota, quien convocó a una reunión, determinando realizar una consulta al Jurídico de la SCT, sobre la alternativa de concesionar a PYASA para su conservación, el tramo Acatzingo-Esperanza (Cuerpo A) hasta ahora a cargo de CAPUFE.</p>

SALVEDADES		COMENTARIOS
AÑO	DESCRIPCIÓN	
		<p>Al respecto, el jefe de la Unidad de Autopistas de Cuota de la SCT giró oficio No. 608.106.1164 de fecha 5 de octubre de 2001 a la Dirección de Asuntos Jurídico de la misma Secretaría, que se transcribe a continuación:</p> <p>"Como es de su conocimiento, han existido algunas controversias en la interpretación a la cuarta modificación al título de concesión en particular entre la Concesionaria y Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos (CAPUFE), fundamentalmente sobre el tema de la distribución de los ingresos que se generan en la caseta de cobro ubicada en Esperanza, en donde cohabitan para la explotación de sus correspondientes tramos.</p> <p>En particular, la condición trigésima quinta, último párrafo, del título de concesión, establece que se atribuye a la Concesionaria el ingreso por una cantidad equivalente a la mitad de la cobranza de las tarifas aplicadas en ambos sentidos en todo el tramo de Acatzingo-Esperanza-Ciudad Mendoza, y el resto del ingreso se computará para el Organismo Capufe, que tienen a su cargo el tramo Acatzingo-Esperanza en ambos sentidos y el tramo Esperanza-Ciudad Mendoza cuerpo B; asimismo, la condición cuarta de la cuarta modificación establece que en un período de entre 12 y 28 meses las tarifas actuales se modificarán de manera programada hasta alcanzar las tarifas establecidas en la condición vigésima tercera y el título de concesión, en donde a su vez se establece que la Secretaría gestionará con las autoridades correspondientes en el tramo de cuota Esperanza-Ciudad Mendoza cuerpo B, se aplique en todo momento el nivel tarifario citado en el título, homologando así el cobro a los usuarios en ambos sentidos de circulación de este tramo carretero.</p> <p>Lo anterior, implica concentrar el cobro de la tarifa de todo el tramo Acatzingo-Esperanza-Ciudad Mendoza en el tramo de montaña Esperanza-Ciudad Mendoza y dejar libre de peaje el uso del tramo plano Acatzingo-Esperanza en ambos sentidos, sin embargo, al llevar a la práctica esos cambios, surge una situación para el Organismo CAPUFE, en el tramo Acatzingo-Esperanza Cuerpo A, en donde no tendrá ingresos y sí tendrá</p>

SALVEDADES		COMENTARIOS
AÑO	DESCRIPCIÓN	
		<p>que realizar gastos para los trabajos de mantenimiento, así como pagar derechos sobre este tramo, situación que no ha sido aceptada por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público.</p> <p>Para solucionar esta situación, diluir las controversias surgidas y poder concretar la reestructuración financiera del proyecto, se hace indispensable que la Concesionaria se haga cargo formalmente de los trabajos de mantenimiento del tramo Acatzingo-Esperanza Cuerpo A, y así hacerse cargo cada uno de un sentido de circulación en ese tramo, para lo cual se tendría que agregar al título de concesión mediante una quinta modificación, esa obligación, y entregar el tramo a la Concesionaria en el entendido que no se aplicarán tarifas a los usuarios de ese tramo carretero.</p> <p>Con el propósito de precisar la forma jurídica mediante la cual se pueda agregar esa obligación a la concesión, me permito solicitar a usted su intervención para que se analice la especial situación de esta concesión y se emita el dictamen correspondiente.</p> <p>Me permito asimismo, hacer mención que la concesionaria y CAPUFE pretenden formalizar en los próximos días la solución de sus controversias mediante un memorándum de entendimiento, para lo cual es indispensable tener definida la forma jurídica arriba planteada”.</p> <p>La Dirección General de Asuntos Jurídicos de la SCT, mediante oficio 102.101.11898, opinó: (se transcribe).</p> <p>“Con fundamento en el artículo 8o de la Ley, resulta jurídicamente improcedente incorporar al título de concesión otorgado a PYASA INGENIEROS CIVILES, S.A. DE C.V., el tramo Acatzingo-Esperanza Cuerpo A, para su mantenimiento; lo anterior tomando en consideración que dicho precepto jurídico establece como condición previa para el otorgamiento de concesiones la realización de un concurso público para tal efecto.</p> <p>No obstante lo anterior, en opinión de esta Área Jurídica, el mecanismo que</p>

SALVEDADES		COMENTARIOS
AÑO	DESCRIPCIÓN	
		<p>podiera implementarse para llevar a cabo la incorporación del tramo Acatzingo-Esperanza Cuerpo A, al título de concesión, a efecto de que la Concesionaria se encargue de su mantenimiento, es a través de la figura de la modalidad en la explotación de caminos y puentes prevista en el Artículo 12 de la Ley, bajo el concepto específico de carga económica, para lo cual será necesario contar con las justificaciones técnico-financieras que solventen, de manera idónea, la procedencia de la incorporación del tramo a través de la figura prevista en el artículo 12 de la Ley.</p> <p>Cabe señalar, que toda vez que la incorporación del tramo Acatzingo-Esperanza Cuerpo A, al título de concesión que ostenta PYASA implica que CAPUFE deje de operar dicho tramo y con ello de percibir ingresos; en opinión de esta Área Jurídica, previo a la incorporación del tramo en comento, será necesario I) Contar con la opinión favorable tanto de Capufe como de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y II) en su caso someter al Acuerdo de la Comisión Intersecretarial de Gasto Financiamiento (CIGF) la opinión aquí consignada, lo anterior en el ámbito de sus respectivas competencias.</p> <p>Asimismo y tomando en consideración que la quinta modificación al título de concesión que se pretende suscribir implicaría el que PYASA INGENIEROS CIVILES, S.A. DE C.V. asuma formalmente los trabajos de mantenimiento del tramo Acatzingo-Esperanza Cuerpo A, será necesario se cuente con su opinión al respecto, la cual en caso de ser favorable debe estar sustentada con la documentación que acredite su capacidad tanto técnica como financiera para tal efecto".</p> <p>Por lo anterior, la Concesionaria y CAPUFE no formalizaron el memorándum de entendimiento.</p> <p>En tanto CAPUFE obtuvo en el mes de diciembre del 2001 autorización de la SHCP el techo del gasto para aplicar presupuestalmente el reconocimiento de la cuenta por cobrar por 132.3 millones de pesos, por los ingresos de julio de 1997 al 31 de agosto del 2000, que la Concesionaria recaudó y entregó</p>

SALVEDADES		COMENTARIOS
AÑO	DESCRIPCIÓN	
		<p>directamente al mencionado fideicomiso.</p> <p>El Organismo solicitó tanto a la Concesionaria como al fiduciario el recibo que certifique el reconocimiento de la aportación, mismo que no fue posible obtener.</p> <p>Con el propósito de dar solución a la controversia sobre la distribución de ingresos, así como al origen del conflicto, ocasionado por tener un solo punto de cobro para ambos cuerpos del tramo, CAPUFE sometió y obtuvo autorización del H. Consejo de Administración en la sesión celebrada el 21 de diciembre del 2001, para proceder a la adquisición de la concesión a PYASA del tramo carretero Esperanza-Ciudad Mendoza (Cuerpo A) de 35.8 kms., lo que además genera importantes ventajas para el mismo y del Gobierno Federal:</p> <p>Recuperaría la erogación en un plazo de tres años, en virtud de que el crecimiento ponderado anual del aforo ha sido del orden del 7.3%, que ha representado un crecimiento de los ingresos a un ritmo del 22.4% anual.</p> <p>Obtendría ingresos excedentes por el tramo ahora concesionado.</p> <p>Capufe realizaría un manejo integral del eje carretero México-Veracruz, que le permitiría disponer de un amplio margen de maniobra en futuras decisiones financieras respecto a su desarrollo.</p> <p>Atendería las observaciones que diversos órganos fiscalizadores han realizado sobre las cuentas por cobrar a la Concesionaria.</p> <p>Para instrumentar la atención de este Acuerdo, con oficio DAF/340/2002 de fecha 26 de febrero del 2002 Capufe solicitó a la Dirección General de Programación, Organización y Presupuesto su intervención para obtener de la SHCP la adecuación presupuestal compensada por 150.0 millones de pesos, para otorgar un anticipo sobre el importe de la operación de la cesión de la concesión.</p>

SALVEDADES		COMENTARIOS
AÑO	DESCRIPCIÓN	
		<p>Con oficio 340.A.0394 girado por el titular de la Dirección General de Programación y Presupuesto de Energía e Infraestructura, el 5 de marzo del año en curso, emitió autorización de adecuación compensada al presupuesto autorizado para el presente ejercicio fiscal por un monto de 150.0 millones de pesos del capítulo de gasto 5000 "Bienes, Muebles e Inmuebles" al 3000 "Servicios Generales".</p> <p>Con oficio DAF/0438/2002 del 13 de marzo del 2002, el Organismo solicitó la intervención de la Dirección General de Programación, Organización y Presupuesto de la SCT, para obtener de la Dirección General de Crédito Público de la SHCP la autorización para que el Organismo asuma el "Crédito Riesgo Proyecto", a cargo de la Concesionaria de dicho tramo, PYASA INGENIEROS CIVILES, S.A., que contrató el 23 de noviembre de 1998 con BBVA Bancomer, S.A., Banco Santander Mexicano, S.A. y Nacional Financiera S.N.C. Y cuyo importe al 20 de febrero del 2002 ascendía a 433.3 millones de pesos. Asimismo, solicitó al titular de la Unidad de Auditoría Gubernamental de la SECODAM su intervención para designar a un Despacho de profesionales para que lleve a cabo la auditoría de la adquisición de la cesión de los derechos de la concesión.</p> <p>Con oficio DAF/485/02 de fecha 20 de marzo del 2002, se solicitó al Director General de Programación, Organización y Presupuesto de la SCT, su intervención ante las diferentes instancias de la SCT, SHCP, para que se obtengan las autorizaciones necesarias y suficientes para la total transparencia de la operación.</p> <p>Por todo lo anterior, las acciones van encaminadas a recuperar el saldo de las cuentas por cobrar, asimismo, a determinar el tratamiento patrimonial de las aportaciones financieras registradas en estados financieros dictaminados al 31 de diciembre del 2001, por 1,104.7 millones de pesos.</p>