

CAMARA DE DIPUTADOS
H. Congreso de la Unión

Centro de Estudios de las Finanzas Públicas



CEFIP/015/2004

COSTO FINANCIERO DEL PROGRAMA DE APOYO PARA EL RESCATE DE AUTOPISTAS CONCESIONADAS

Palacio Legislativo, Junio de 2004

INDICE

Presentación	
Antecedentes	1
Inicio del Programa	3
Objetivos del Programa	4
Metas del Fondo Carretero	6
Costo del Programa de Rescate Carretero	7
Requerimientos Financieros del Sector Público para las Obligaciones Garantizadas por el Fideicomiso de Apoyo para el Rescate de Autopistas Concesionadas (FARAC)	8
Anexo	11

A N E X O

Cuadro	1	México: Red Nacional de Carreteras, 1980-2003
Cuadro	2	Concesiones Rescatadas por el Gobierno Federal en Agosto de 1997
Cuadro	3	Carreteras que no Fueron Rescatadas en el Programa de Rescate Carretero de Agosto de 1997
Cuadro	4	Obras a Concesionar en el Programa de Rescate Carretero
Cuadro	5	Requerimientos Financieros del Sector Público (RFSP), 2003
Cuadro	6	Requerimientos Financieros del Sector Público por Sector Institucional, 2001-2003
Cuadro	7	Saldo Histórico de los Requerimientos Financieros del Sector Público, a diciembre de 2003
Cuadro	8	Requerimientos Financieros del Sector Público, 2004
Esquema	1	México: Composición de la Red Carretera Nacional, 2003
Gráfica	1	México: Longitud de la Red de Carreteras, 1980-2003

Presentación

El proceso de privatización, que se aceleró durante la Administración del Presidente Salinas (1988-1994), consideró entre sus prioridades al sistema carretero nacional, ya que se requerían de cuantiosas inversiones para ampliar la red carretera nacional, así como para el mantenimiento y eficiente operación de la red de autopistas federales que había en ese momento.

El gobierno federal decidió establecer un régimen de concesiones al sector privado, concesionando 52 autopistas que involucraban a casi 5 mil kilómetros de la red federal de carreteras, siendo éstas, por su ubicación estratégica, las más transitadas del país y por lo mismo, las más lucrativas, por lo que los concesionarios favorecidos esperaban obtener elevadas utilidades por su operación.

Sin embargo, el bajo aforo vehicular en las autopistas concesionadas, resultado en parte por las elevadas cuotas que se cobran, así como por el inesperado aumento en los costos de operación derivado de la recesión económica de 1994-1995, provocó que las principales empresas concesionarias enfrentaran problemas financieros para continuar operando las autopistas concesionadas y para hacer frente a sus compromisos de pago a la banca. En este contexto, el gobierno federal decidió en 1997 rescatar 23 de las 52 autopistas concesionadas, asumiendo la deuda de los concesionarios. Recientemente el gobierno federal propuso un nuevo esquema de concesión de autopistas y la bursatilización de nuevos tramos carreteros.

Considerando la oportunidad en el tratamiento del tema, no obstante las limitaciones, por la disponibilidad de información sobre el particular, el Centro de Estudios de las Finanzas Públicas de la H. Cámara de Diputados, pone a consideración de las Comisiones y Diputados interesados en este tema, el presente documento, con el propósito de contribuir con elementos de reflexión y análisis en su trabajo legislativo.

Antecedentes

- Las razones que explican las políticas de privatización son diversas, aunque las más significativas se pueden agrupar en tres bloques: económicas, financieras y políticas.
- Los que favorecen las políticas privatizadoras sostienen que éstas pretenden cumplir con una serie de objetivos o argumentos que los propios gobiernos han externado en defensa de sus programas de privatización: a) incrementar la eficiencia del sistema para elevar los niveles de bienestar social; b) generar recursos para el sector público y reducir su déficit público; y c) reducir la participación del Estado en la actividad económica directa y limitar el peso del sector público empresarial.
- Por su parte, los que se han manifestado en contra de las privatizaciones argumentan que estas políticas abren espacios a la acumulación y a las ganancias privadas, con el efecto negativo que ello tiene en el libre desarrollo de las fuerzas productivas y la consecuente regresión social. Explican que la experiencia ha demostrado que después de cada proceso privatizador existe una tendencia a la reducción del empleo, tanto por el cierre de actividades, como por la necesidad de elevar la rentabilidad del trabajo ocupado, presionando a su vez a la baja los niveles salariales.
- En general, el principal objetivo de las privatizaciones es aumentar la eficiencia económica y racionalizar la participación del sector público en la actividad económica. Los efectos de la privatización dependerán del entorno relativo al mercado, las regulaciones y las instituciones en que la privatización sea puesta en práctica.

- En México, el proceso privatizador durante la administración del Presidente Carlos Salinas consideró un régimen de concesiones de carreteras al sector privado que involucraba a casi 5 mil kilómetros de la red federal de carreteras, de un total de 224.2 mil kilómetros de la red carretera nacional en 1985 (ver cuadro 1), dichas concesiones tendrían una vigencia hasta de 50 años.

- En dicho proceso participaron el gobierno federal, los gobiernos estatales y grupos corporativos privados. Los principales beneficiarios fueron las constructoras: Ingenieros Civiles y Asociados (ICA), Sociedad Controladora, Triturados Basálticos, S.A. (TRIBASA) y Grupo Mexicano de Desarrollo (GMD), los que esperaban obtener elevadas utilidades en la operación de las autopistas concesionadas, tanto por el flujo de automóviles y camiones, como por las elevadas cuotas que se cobrarían en dichas autopistas, además se beneficiaron directamente a diversos gobiernos estatales.

- Sin embargo, el aforo de vehículos resultó ser considerablemente más bajo a lo esperado, en parte como resultado de las elevadas cuotas que se cobraban en las autopistas concesionadas, además de que durante la construcción de algunas de estas, los concesionarios tuvieron que enfrentar incrementos inesperados en los costos por la recesión económica de 1994-1995, lo que derivó en problemas de operación, mantenimiento y amortización de los créditos contratados con la banca para tal fin. En consecuencia, las principales empresas operadoras de las autopistas no pudieron sostener sus esquemas financieros y de gestión de riesgos, asumiendo pérdidas de capital por aproximadamente 6 mil millones de pesos, declarándose dichas empresas, excepto ICA, en suspensión de pagos, mientras que el gobierno federal reconoció un adeudo de más de 25 mil millones de pesos, considerando en ello los intereses contractuales.

Inicio del Programa

- Frente a la virtual suspensión de pagos a los bancos por parte de las empresas operadoras de las autopistas concesionadas y la falta de recursos financieros para continuar operándolas, el gobierno federal decretó, el 27 de agosto de 1997, el rescate de 23 de las 52 autopistas concesionadas mediante el pago de Pagares de Indemnización de Carreteras (PIC's), asumiendo en ese momento una deuda de los concesionarios por 58 mil 123 millones de pesos.
- El gobierno federal utilizó el recurso legal de rescate, que en derecho administrativo implica que, unilateralmente, la administración pública puede revertir el régimen de concesión. Así, en 1998 el gobierno federal comenzó a operar directamente 23 carreteras de la Red Nacional de Autopistas, equivalentes a una longitud de 5 mil 300 kilómetros.
- Para la operación directa de las 23 autopistas que tomó bajo su custodia el gobierno federal, designó para su adecuada preservación y mantenimiento a Caminos y Puentes Federales de Servicios Conexos (CAPUFE) y al Fondo de Apoyo al Rescate Carretero (FARAC), el primero administra de manera directa aproximadamente 900 kilómetros de autopistas, mientras que los restantes 4 mil 400 kilómetros de la red carretera federal están dentro del FARAC.
- Limitaciones presupuestales y requerimientos por casi 72 mil millones de pesos, obligaron al gobierno federal a regresar nuevamente al esquema de concesiones carreteras, pero ahora bajo esquemas de coinversión, otorgados a consorcios y no a empresas, sin garantías de aforos vehiculares ni de ingresos mínimos.

Objetivos del Programa

- El principal objetivo del programa de rescate carretero de 1997 fue promover nuevos esquemas para ampliar la infraestructura carretera, impulsando la construcción y explotación de autopistas de cuota, mediante un programa de otorgamiento de concesiones.
- El esquema contemplado por el programa de rescate carretero considera cuatro opciones: la concesión a la iniciativa privada, la bursatilización, la obra pública financiada y la emisión de bonos a largo plazo.
- El nuevo proyecto de concesión de autopistas, además de plantear la posible bursatilización de nuevos tramos carreteros, pretende que la administración de importantes autopistas quede en manos de consorcios mixtos, integrados por el gobierno federal, empresas operadoras e inversionistas, que garanticen la rentabilidad a largo plazo y saneen las finanzas públicas.
- Las metas que se propone el nuevo esquema del rescate carretero son: modernizar los 14 ejes carreteros del país – los cuales tienen actualmente una longitud de 19 mil 263 kilómetros-; construir 7 mil 400 kilómetros de caminos; y realizar obras de conservación a más de 34 mil 600 kilómetros, obras que en su conjunto requerirán más de 40 mil millones de pesos durante el periodo 2002-2006. Además de un programa de construcción de carreteras bajo un esquema de coparticipación del gobierno federal con siete gobiernos estatales.

- Dentro del esquema de concesiones, se considera otorgar una concesión hasta por 30 años a la iniciativa privada para que ésta construya, opere, explote y conserve los tramos carreteros concesionados. El concesionario aportaría recursos crediticios y de capital para la ejecución de la obra, los cuales podrían complementarse con recursos gubernamentales. La aportación del gobierno federal haría financieramente viable los proyectos, y atraería además la participación de capital de riesgo y crédito de largo plazo.
- En la primera etapa del programa de rescate carretero, los recursos federales serían aportados por el Fondo de Inversión de Infraestructura (FINFRA) de BANOBRAS, los cuales para la construcción de autopistas, se considerarían a fondo perdido y se establecerían límites máximos para cada proyecto. Además, el gobierno federal otorgaría una garantía de ingreso mínimo para asegurar el pago de los créditos y facilitar la participación de la banca comercial.
- Asimismo, el gobierno federal otorgaría la concesión al participante que solicite el menor apoyo económico del gobierno, medido como valor presente neto del subsidio inicial y el ingreso mínimo garantizado.
- Bajo este nuevo esquema se identificaron en 2002 más de 40 proyectos susceptibles de ser desarrollados, para los cuales se requeriría una inversión inicial de 18 mil millones de pesos para los primeros ocho proyectos. Asimismo, se consideraron 22 libramientos para los que se previó una inversión inicial de 9 mil millones de pesos.
- En el programa de libramientos se identificaron 40 obras en los 14 corredores troncales, en total, asegurándose recursos para 10 libramientos con recursos presupuestales, estatales y municipales. De los 30 libramientos restantes 6 se encontraban, a mediados de 2002, en una etapa muy avanzada de proyecto ejecutivo y 22 estaban siendo estudiados para revisar las condiciones bajo las cuales podrían desarrollarse desde el inicio como concesiones.

Metas del Fondo Carretero

- Con los excedentes que generaron los ingresos del Fondo de Apoyo al Rescate Carretero (FARAC) se constituyó el Fondo Carretero, cuya meta es asegurar una fuente permanente de recursos que sirvan como capital “semilla” para atraer inversión nacional y extranjera y, con ello, poder construir nueva infraestructura. Dicho Fondo fue dado a conocer en abril de 2003 por la Secretaría de Economía, siendo las Secretarías de Hacienda y Crédito Público y la de Comunicaciones y Transportes las que lo operan.

- Asimismo se consideró concesionar al FARAC nuevas autopistas de cuota para continuar generando recursos, volverlos a reinvertir en infraestructura y amortizar su deuda, al cierre de 2003 el FARAC administraba 4 mil 400 kilómetros de la red carretera federal. Originalmente se había considerado concesionar al FARAC dos autopistas en el Estado de México y una en Tamaulipas, sin embargo, en busca de garantizar el pago del rescate carretero, el gobierno federal ha tenido que destinar importantes recursos presupuestales y, además, de manera irregular, aportó al FARAC, para elevar sus ingresos, los 10 tramos carreteros más rentables, entre otros, las autopistas México-Cuernavaca; México-Querétaro; y Querétaro-Irapuato.

- Con este Programa se busca acrecentar la generación de ingresos del sistema de autopistas de peaje y sus márgenes de operación y lograr que las autopistas que no son rentables obtengan ganancias, apoyadas por programas de reducción de tarifas que permitan incrementar el flujo vehicular.

Costo del Programa de Rescate Carretero

- En 1997 la deuda bancaria por el Programa de Rescate Carretero que asumió el gobierno federal ascendió a 36 mil 646.1 millones de pesos, además de los 21 mil 78.6 millones que se canalizaron al pago de indemnización de los participantes mediante los PIC's –para poder liquidar las cuentas por pagar de los proyectos- para lo cual se constituyó en el Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos (BANOBRAS), el Fideicomiso de Apoyo para el Rescate de Autopistas Concesionadas (FARAC), en el que BANOBRAS actuó a su vez como fideicomitente y fiduciario, lo cual no está permitido por la Ley en la materia.
- El costo total del rescate carretero realizado por el gobierno federal en agosto de 1997 creció en casi 150 por ciento, entre esa fecha y el cierre del año 2002, al pasar de 58 mil 123 millones de pesos a 143 mil 442 millones de pesos, resultado de la emisión de pagarés por parte del FARAC y que éste asumió pasivos bancarios avalados por el gobierno federal.
- La deuda pública generada por la recuperación de las 23 autopistas que habían sido concesionadas a inversionistas privados, ha significado una fuerte carga fiscal para las finanzas públicas, ya que supera los 165 mil millones de pesos, es decir, que entre 1997 y 2002 creció en más de 185 por ciento.
- De acuerdo a la revisión de la Cuenta Pública de 2002, el rescate carretero no ha concluido, no sólo por la deuda, sino que hasta ese año faltaban por indemnizar las inversiones de ex concesionarios en los tramos Libramiento Noroeste de la Ciudad de Querétaro y Santa Ana-Caborca-Sonoita.

Requerimientos Financieros del Sector Público para las Obligaciones Garantizadas por el Fideicomiso de Apoyo para el Rescate de Autopistas Concesionadas (FARAC)

- Un indicador relevante sobre la posición fiscal del gobierno federal lo constituye la medición de los “Requerimientos Financieros Totales del Sector Público” (RFSP), el cual muestra la estructura del financiamiento al sector público, necesaria para el cumplimiento de sus objetivos de política económica, clasificando, a las fuentes de financiamiento, por su origen, como externas e internas.
- El cálculo de los RFSP contempla, como usuarios del financiamiento, al sector público no financiero (gobierno federal y sector paraestatal), al sector privado y al sector social, a través de los intermediarios financieros oficiales (bancos de desarrollo y fideicomisos de fomento).
- Además, en los RFSP también se incluyen los pasivos contingentes adquiridos o adjudicados al sector público, dentro de éstos destacan las obligaciones garantizadas por el Fideicomiso de Apoyo para el Rescate de Autopistas Concesionadas (FARAC).
- Al cierre de 2003 los requerimientos financieros del FARAC ascendieron a 2 mil 566.8 millones de pesos (ver cuadro 5), mientras que para el periodo enero-marzo de 2004 los requerimientos ascendieron a 2 mil 49.3 millones de pesos.
- De acuerdo a los Criterios Generales de Política Económica 2004, el uso de recursos asociados al FARAC se estima en el equivalente de 0.1 por ciento del PIB, 7 mil 86 millones de pesos aproximadamente, nivel que muestra una ligera

desviación a la baja con respecto a la estimación de 2003. En este comportamiento influyen la disminución de las tasas de interés y la adquisición de la concesión de los derechos de algunos tramos carreteros por parte del Fideicomiso.

- El presupuesto de egresos de CAPUFE para 2004 es de 2 mil 209 millones de pesos para gasto programable, de los cuales 122.2 millones están destinados para desarrollar y construir infraestructura carretera, 1 mil 475 millones para la operación, conservación y mantenimiento de la infraestructura carretera y el resto para la administración pública.

ANEXO

Cuadro 1
México: Red nacional de carreteras, 1980-2003^{e/}
 (Kilómetros)

Año	Longitud total por tipo de camino ^{1/}						Por estado superficial ^{1/}				Por carriles ^{1/2/}		Red de autopistas de CAPUFE ^{3/}				
	Total	Troncal federal		Alimentadoras estatales	Caminos rurales	Brechas mejoradas	Total	Pavimentado	Revestimiento ^{5/}	Terracerías y brechas mejoradas	Dos carriles	Cuatro o más carriles	Total	Dos carriles	Cuatro o más carriles	Puentes (Metros)	
1980	212,626	43,453	932	42,521	52,496	83,268	33,409	212,626	66,920	87,562	58,144	65,285	1,000	n. d.	n. d.	n. d.	n. d.
1985	224,225	45,282	923	44,359	56,295	91,250	31,398	224,225	73,927	115,384	34,914	70,581	2,452	n. d.	n. d.	n. d.	n. d.
1990	239,235	47,504	1,761	45,743	61,108	97,503	33,120	239,235	83,925	118,472	36,838	75,995	5,522	1,178	361	817	10,670
1991	241,962	48,485	2,662	45,823	61,108	99,249	33,120	241,962	85,931	119,610	36,421	76,734	6,702	1,263	321	942	10,670
1992	243,866	49,278	3,470	45,808	61,736	99,722	33,120	243,866	87,433	120,245	36,178	77,331	7,607	1,263	321	942	11,060
1993	245,183	49,954	4,668	45,286	61,998	100,111	33,120	245,183	88,371	120,666	36,146	77,921	7,955	1,263	321	942	11,060
1994	304,592	46,643	6,294	40,349	56,062	151,351	50,536	304,592	93,868	150,437	60,287	81,019	8,263	1,506	537	969	10,756
1995	306,404	46,959	6,308	40,651	56,901	151,942	50,602	306,404	95,916	150,100	60,388	82,605	8,449	1,476	508	968	10,861
1996	310,591	47,370	6,356	41,014	59,258	153,531	50,432	310,591	98,717	151,664	60,210	84,684	8,912	1,693	725	968	10,861
1997	313,604	47,805	6,394	41,411	60,984	153,584	51,231	313,604	102,250	148,336	63,018	87,364	9,295	1,693	725	968	10,781
1998	319,792	48,041	6,388	41,653	61,872	157,463	52,416	319,792	104,023	151,541	64,228	88,243	9,434	4,812	993	3,819	14,642
1999	329,533	48,195	6,430	41,765	62,344	166,002	52,992	329,533	108,087	145,907	75,539	89,250	10,056	4,914	993	3,921	18,303
2000	333,912	48,464	6,598	41,866	64,706	160,185	60,557	333,912	108,488	145,279	80,145	91,585	10,213	4,715	851	3,864	22,036
2001	340,457	48,404	6,759	41,645	65,553	161,764	64,736	340,457	110,910	147,474	82,073	93,841	10,348	4,781	918	3,863	25,730
2002 ^{p/}	348,303	48,521	6,987	41,534	66,876	164,143	68,763	348,303	113,415	148,585	86,303	95,500	10,423	4,871	1,008	3,863	25,730
2003 ^{e/}	348,529	48,669	6,987	41,682	66,894	164,203	68,763	348,529	113,590	148,636	86,303	95,455	10,634	4,894	1,030	3,863	25,730

1/ 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 consignan 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 kilómetros en operación. Para 1999 y 2000 cifras revisadas y actualizadas por la SCT.

2/ Sólo incluye carreteras troncales federales y alimentadoras estatales, y excluye caminos rurales. Para 2000 cifras revisadas y actualizadas por la SCT.

3/ Se refiere a la red administrada por Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos (CAPUFE), la cual está integrada por la red propia, la operada por contrato y la correspondiente al Fideicomiso de Apoyo al Rescate de Autopistas Concesionadas (FARAC). De 1991 a 1997 y 2000 cifras revisadas y actualizadas por la SCT.

4/ Incluye los datos de la red a cargo de CAPUFE, de Autopistas Concesionadas y Estatales de Cuota.

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

p/ Cifras preliminares.

e/ Cifras estimadas.

n.d. No disponible.

Fuente: Elaborado por el Centro de Estudios de las Finanzas Públicas de la H. Cámara de Diputados con información del Tercer Informe de Gobierno, 2003. Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Cuadro 2
Concesiones Rescatadas por el Gobierno Federal en Agosto de 1997

Fecha de Otorgamiento de la Concesión	Objeto	Concesionaria
28 de julio de 1989	Construir, explotar y conservar el tramo carretero Cuernavaca-Acapulco	Grupo Mexicano de Desarrollo, S.A. de C.V.
23 de agosto de 1989	Construir, explotar y conservar el tramo carretero Guadalajara-Tepic	Autopistas Mexicanas Concesionadas, S.A. de C.V.
6 de noviembre de 1989	Construir, explotar y conservar el tramo carretero Monterrey-Nuevo Laredo	Viaductos de Peaje, S.A. de C.V.
1 de diciembre de 1989	Construir, explotar y conservar el tramo carretero Libramiento Poniente de Tampico	Autopistas Concesionadas de Tampico, S.A. de C.V.
18 de abril de 1990	Construir, explotar y conservar el tramo carretero Zapotlanejo-Lagos de Moreno	Caminos Alfa Omega, S.A. de C.V.
27 de agosto de 1990	Construir, explotar y conservar el tramo carretero Córdoba-Veracruz; La Tinaja-Acayucan; y Acayucan-Cosoleacaque	Promotora de Autopistas del Golfo, S.A. de C.V.
7 de noviembre de 1990	Construir, explotar y conservar el tramo León-Lagos-Aguascalientes	Autopistas Concesionadas del Centro, S.A. de C.V.
12 de noviembre de 1990	Construir, explotar y conservar el tramo carretero Mazatlán-Culiacán	Autovías Sinaloenses, S.A. de C.V.
7 de diciembre de 1990	Construir, explotar y conservar el tramo carretero Libramiento Noroeste de la Ciudad de Querétaro	Gobierno del Estado de Querétaro
25 de enero de 1991	Construir, explotar y conservar el tramo carretero Cadereyta-Reynosa	Impulsora de Autopistas, S.A. de C.V.
25 de febrero de 1991	Construir, explotar y conservar el tramo carretero Campeche-Champotón	Consorcio de Constructores Campechanos, S.A. de C.V.
30 de abril de 1991	Construir, explotar y conservar el tramo carretero Chamapa-Lechería	Promotora y Administradora de Carreteras, S.A. de C.V.
15 de enero de 1992	Construir, explotar y conservar el tramo carretero Libramiento Oriente de Saltillo (La Carbonera-Ojo Caliente) y Los Chorrros	Gobierno del Estado de Coahuila
9 de octubre de 1992	Construir, conservar y explotar el tramo carretero Maravatio-Zapotlanejo y Libramiento de Toluca	Autopistas de Occidente, S.A. de C.V.

21 de octubre de 1992	Explotar, mediante su operación y conservación el tramo carretero Estación Don-Nogales	Gobierno del Estado de Sonora
27 de enero de 1993	Ampliar a cuatro carriles, construir, conservar y explotar el tramo carretero Guadalajara-Zapotlanejo	Autopistas Mexicanas Concesionadas, S.A.
19 de octubre de 1993	Construir, operar, explotar, conservar y mantener el Puente Internacional Reynosa-Matamoros	Gobierno del Estado de Tamaulipas
27 de octubre de 1993	Construir, operar, explotar, conservar y mantener el tramo carretero Gómez Palacio-Límite del Estado de Durango con el Estado de Chihuahua	Gobierno del Estado de Durango
16 de noviembre de 1993	Construir, operar, explotar, conservar y mantener el tramo carretero Cárdenas-Entronque Agua Dulce	Gobierno del Estado de Tabasco
8 de diciembre de 1993	Construir, operar, explotar, conservar y mantener el tramo carretero Reynosa-Matamoros	Gobierno del Estado de Tamaulipas
15 de diciembre de 1993	Construir, operar, explotar, conservar y mantener el tramo carretero Santa Ana-Caborca-Sonoita	Gobierno del Estado de Sonora
27 de enero de 1994	Construir, operar, explotar, conservar y mantener el tramo carretero Torreón-Saltito	Ejes Terrestres de Coahuila, S.A. de C.V.
4 de agosto de 1994	Construir, operar, explotar, conservar y mantener el Puente de Zacatal	Promotora de Infraestructura Vial, S.A. de C.V.

Fuente: Elaborado por el Centro de Estudios de las Finanzas Públicas de la H. Cámara de Diputados, sobre la base de Declaratoria de Rescate, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 27 de agosto de 1997.

Cuadro 3
Carreteras que no fueron Rescatadas en el Programa
de Rescate Carretero de Agosto de 1997

Concesión	Concesionario
Atlacomulco-Maravatío	Banobras
Guadalajara-Colima	Banobras
Tepic-San Blas	Banobras
Delicias-Camargo	Gobierno del Estado de Chihuahua
Zaragoza-Ysieta	Gutsa
Reforma-La Marquesa	Tribasa (Bursatilizada)
Camargo-Villa Ahumada	Gobierno del Estado de Chihuahua
Tijuana-Tecate	La Nacional
Texmelucan-Tlaxcala-El Molinito	Aucal
Torreón-Cuencame-Yerbanis	Coconal
Puente Solidaridad	Gobierno del Estado de Nuevo León
Libramiento SLP	Pyasa
Armería-Manzanillo	Tribasa (Bursatilizada)
Puente Libre Comercio	Gobierno del Estado de Tamaulipas
Kantunil-Cancún	Consorcio del Mayab
Ecatepec-Pirámides	Tribasa (Bursatilizada)
Mexicali-Tecate	Pycsa
Puente Piedras Negras	Gobierno del Estado de Coahuila

Fuente: Elaborado por el Centro de Estudios de las Finanzas Públicas de la H. Cámara de Diputados, con información de la SCT.

Cuadro 4
Obras a Concesionar en el Programa de Rescate Carretero

Proyecto	Longitud (Km)	Costo Total (mdp)
Entronque San Blas-Escuinapa (Sinaloa)	151.0	2,300
Arco Norte de la Zona Metropolitana de la Cd. de México (Estado de México, Hidalgo, Tlaxcala, y Puebla)	222.0	6,080
Morelia-Salamanca (Guanajuato)	81.0	1,500
Juárez-Allende (Nuevo León)	42.0	600
Laguna Verde-Gutiérrez Zamora (Veracruz)	127.0	2,500
Libramiento de La Piedad (Michoacán y Guanajuato)	17.0	340
Saltillo-Monterrey (Coahuila y Nuevo León)	40.0	2,230
Entronque-Lomas Verdes (Estado de México)	3.0	80
Libramiento de Reynosa (Tamaulipas)	30.0	420
Santa Ana-Atar (Sonora)	73.0	1,100
Atizapán-Atlacomulco (Estado de México)	80.0	3,300
Libramiento de Mexicali (Baja California)	41.5	900
Libramiento de Jalapa (Veracruz)	24.0	420
Libramiento de Aguascalientes (Aguascalientes)	55.0	600
Libramiento de Poniente de Saltillo (Coahuila)	48.5	600
Total	1,035.0	22,970

Fuente: Elaborado por el Centro de Estudios de las Finanzas Públicas de la H. Cámara de Diputados, con datos de la SCT.

Cuadro 5
Requerimientos Financieros del Sector Público (RFSP)^{*/}, 2003^{p/}
(millones de pesos)

Concepto	Enero-Marzo	Enero-Junio	Enero-Septiembre	Enero-Diciembre
1. Balance tradicional	27,247.2	62,200.2	44,627.5	-41,737.2
2. Requerimientos financieros por PIDIREGAS	-15,478.8	-32,661.5	-54,898.5	-72,676.6
3. Requerimientos financieros del IPAB	-10,047.3	-12,053.4	-10,073.7	-20,068.1
4. Adecuaciones a los registros presupuestarios	-1,920.5	-3,308.9	-5,275.3	-6,356.1
5. Requerimientos financieros del FARAC	-223.2	-1,081.4	-1,573.4	-2,566.8
6. Programa de deudores	-1,322.4	1,210.1	91.4	526.0
7. Banca de desarrollo y fondos de fomento	-6,380.0	-9,793.6	-10,318.5	-27,114.6
8. RFSP (1+2+3+4+5+6+7)	-8,125.0	4,511.5	-37,420.4	-169,993.4
9. Ingresos no recurrentes	17,336.3	33,257.1	36,361.4	46,758.6
10. RFSP sin considerar ingresos no recurrentes	-25,461.3	-28,745.6	-73,781.8	-216,752.0

Nota: Las sumas pueden no coincidir debido al redondeo.

p/ Cifras preliminares.

*/ Flujos acumulados al periodo que se señala.

En los RFSP y el balance el signo negativo (-) significa déficit o requerimiento de recursos y el signo positivo (+) superávit.

Fuente: Elaborado por el Centro de Estudios de las Finanzas Públicas de la H. Cámara de Diputados con información de la Dirección General Adjunta de Estadística de la Hacienda Pública, SHCP.

Cuadro 6
Requerimientos Financieros del Sector Público por Sector Institucional, 2001-2003^{p/}
(millones de pesos)

Concepto	RFSP		
	2001	2002	2003
Sector público sin ingresos no recurrentes (II - I)	-217,503.1	-207,503.1	-216,752.0
I. Ingresos no recurrentes	40,892.5	43,699.5	46,758.6
II. Sector público total (A + B)	-176,610.6	-163,803.6	-169,993.4
A. Sector público no financiero	-112,547.1	-166,471.4	-123,336.7
Gobierno Federal	-75,219.1	-150,139.0	-106,313.1
Presupuestario	-57,836.1	-135,098.0	-99,957.1
Revisión de registros	-17,383.0	-15,041.0	-6,356.1
Entidades paraestatales	-29,752.0	10,223.7	-14,456.7
Presupuestario	15,640.6	59,491.4	58,219.9
PIDIREGAS	-45,392.6	-49,267.7	-72,676.6
FARAC	-7,576.1	-26,556.1	-2,566.8
B. Sector público financiero	-64,063.4	2,667.8	-46,656.7
Banca de desarrollo y fondos de fomento	-8,421.2	25,921.8	-27,114.6
Instituto de Protección al Ahorro Bancario	-55,209.0	-28,445.4	-20,068.1
Programas de apoyo de deudores	-433.2	5,191.4	526.0

Nota: Las sumas parciales pueden no coincidir debido al redondeo.

p/ Cifras preliminares.

En los RFSP el signo negativo (-) indica un déficit o requerimiento de recursos y el signo positivo (+) un superávit.

Fuente: Elaborado por el Centro de Estudios de las Finanzas Públicas de la H. Cámara de Diputados con información de la Dirección General Adjunta de Estadística de la Hacienda Pública, SHCP.

COSTO FINANCIERO DEL PROGRAMA DE APOYO PARA EL RESCATE DE AUTOPISTAS CONCESIONADAS

Cuadro 7
Saldo Histórico de los Requerimientos Financieros del Sector Público (SHRFSP), a diciembre de 2003^{p/}
(millones de pesos)

Concepto	Saldos en:					Porcentaje del PIB				
	Dic. 2002	Mar. 2003	Jun. 2003	Sep. 2003	Dic. 2003	Dic. 2002	Mar. 2003	Jun. 2003	Sep. 2003	Dic. 2003
1. Sector presupuestario y Banca de desarrollo	1,537,841.6	1,570,964.6	1,500,140.3	1,562,148.0	1,686,061.6	23.41	24.22	22.49	24.49	24.41
2. Pasivos del IPAB ^{1/}	709,336.0	715,980.6	718,036.2	714,851.6	721,774.3	10.80	11.04	10.76	11.21	10.45
3. PIDIREGAS ^{2/}	242,290.1	249,236.8	271,518.7	289,385.0	349,458.1	3.69	3.84	4.07	4.54	5.06
4. Fondos y Fideicomisos ^{3/}	199,285.1	215,820.6	229,276.6	244,362.5	252,884.0	3.03	3.33	3.44	3.83	3.66
5. Programa de apoyo a deudores ^{4/}	52,756.1	54,078.5	51,546.0	52,664.7	52,230.1	0.80	0.83	0.77	0.83	0.76
SHRFSP (1+2+3+4+5)	2,741,509.0	2,806,081.1	2,770,517.9	2,863,411.8	3,062,408.1	41.73	43.26	41.53	44.89	44.33

Nota: Las sumas parciales pueden no coincidir debido al redondeo.

p/ Cifras preliminares.

1/ A los pasivos totales del IPAB se deducen los activos. Se consideran como activos sus disponibilidades, así como aquellas obligaciones que no serán cubiertas con cargo a su patrimonio, programas de daciones de pagos, de deudores y la participación de pérdidas acordadas en los programas de compra de cartera.

2/ Se consideran los programas de inversión directa, ya que los de inversión condicionada no constituirán inversión pública.

3/ Incluye FARAC.

4/ El desembolso final que se tenga que hacer para estos programas depende del resultado de las auditorías que se realizan a las instituciones bancarias sobre la correcta aplicación de los programas por conducto de la CNBV y de la evolución futura de las tasas de interés reales.

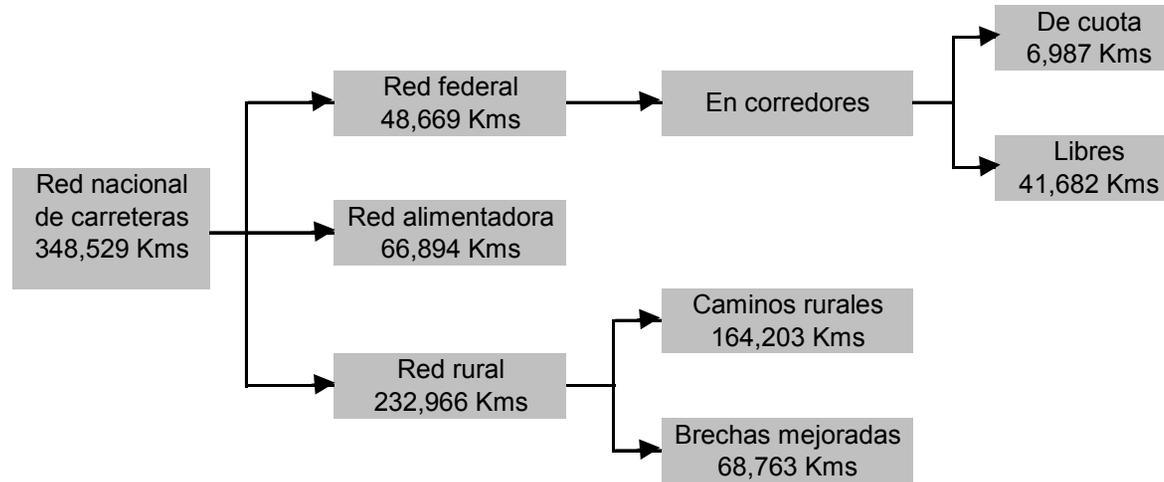
Fuente: Elaborado por el Centro de Estudios de las Finanzas Públicas de la H. Cámara de Diputados con información de la Dirección General Adjunta de Estadística de la Hacienda Pública, SHCP.

Cuadro 8
Requerimientos Financieros del Sector Público Estimados para 2004
 (% del PIB)

	PRONAFIDE	CGPE
I. Déficit público tradicional	0.2	0.3
A. Ingresos presupuestarios	22.1	22.5
Petroleros	6.4	7.1
No petroleros	15.7	15.4
Tributarios	11.1	9.9
No tributarios	0.6	1.4
Organismos y empresas distintos de PEMEX	4.0	4.1
B. Gasto neto presupuestario	22.4	22.8
Programable pagado	15.1	16.2
No programable	7.2	6.7
Costo financiero	3.5	3.1
Participaciones	3.6	3.4
Adefas y otros	0.2	0.2
C. Déficit no presupuestario	0.0	0.0
II. Ajustes	2.2	2.4
PIDIREGAS	1.2	1.5
IPAB	0.3	0.3
Adecuación de registros	0.1	0.1
Programa deudores	0.1	-0.1
FARAC	0.1	0.1
Intermediación financiera	0.3	0.5
III. RFSP (I + II)	2.4	2.7
Sin ingresos no recurrentes	2.5	3.3

Fuente: Elaborado por el Centro de Estudios de las Finanzas Públicas de la H. Cámara de Diputados con información de los Criterios Generales de Política Económica, 2004 y del Programa Nacional de Financiamiento al Desarrollo (PRONAFIDE).

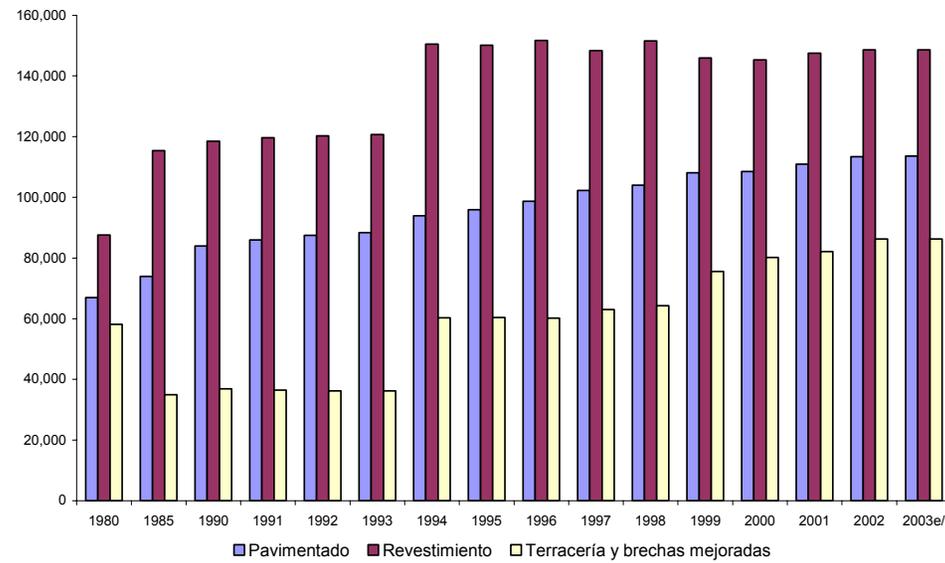
Esquema 1
México: Composición de la Red Carretera Nacional, 2003 ^{e/}



e/ Cifras estimadas para 2003.

Fuente: Elaborado por el Centro de Estudios de las Finanzas Públicas de la H. Cámara de Diputados con información del Tercer Informe de Gobierno, 2003. Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Gráfica 1
México: Longitud de la Red de Carreteras, 1980-2003^{e/}
 (Kilómetros)



^{e/} Cifras estimadas.
 Fuente: Elaborado por el Centro de Estudios de las Finanzas Públicas de la H. Cámara de Diputados con información del Tercer Informe de Gobierno 2003. Secretaría de Comunicaciones y Transportes.



Centro de Estudios de las Finanzas Públicas de la H. Cámara de Diputados

José Antonio Echenique García
Director General

Carlos Augusto Colina Rubio
Director de Estudios Macroeconómicos y Sectoriales

Ailyana Barragán Álvarez
Jefe de Departamento

Raúl González Abarca
Investigador