



***Cámara de Diputados***  
***H. Congreso de la Unión***

**Centro de Estudios de las Finanzas Públicas**

CEFP/016/2007

**PROGRAMA DE APOYO PARA EL RESCATE DE  
AUTOPISTAS CONCESIONADAS A 2007**

**PALACIO LEGISLATIVO DE SAN LÁZARO, MARZO DE 2007.**



## ÍNDICE

|                                                                                                                                                                        |    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Antecedentes .....                                                                                                                                                     | 5  |
| Inicio del Programa .....                                                                                                                                              | 7  |
| Objetivos del Programa .....                                                                                                                                           | 8  |
| Metas del Fondo Carretero .....                                                                                                                                        | 10 |
| Costo del Programa de Rescate Carretero .....                                                                                                                          | 11 |
| Requerimientos Financieros del Sector Público para las Obligaciones Garantizadas por el Fideicomiso de Apoyo para el Rescate de Autopistas Concesionadas (FARAC) ..... | 12 |
| ANEXO .....                                                                                                                                                            | 14 |

## 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 cobraban, 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 Pagarés 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 estimados en 2003, por alrededor de 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 proyecto de concesión de autopistas, planteó la bursatilización de nuevos tramos carreteros, la administración de importantes autopistas en manos de consorcios mixtos, integrados por el gobierno federal, empresas operadoras e inversionistas, que garantizaran la rentabilidad a largo plazo y finanzas públicas sanas.
- ❑ Las metas que se propusieron en el esquema del rescate carretero de 1997 fueron: modernizar 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 consideró 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 ese Programa se buscó 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 obtuvieran 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 206.7 por ciento, entre esa fecha y el cierre de 2006, al pasar de 58 mil 123 millones de pesos a 178 mil 289.4 millones de pesos, y que para ese último año representa el 78.0 por ciento del total del saldo de las obligaciones garantizadas por el gobierno federal.
- Se estima que al pago de intereses del rescate carretero se han destinado 98 mil 735 millones de pesos en el periodo 1997-2007, los cuales se han registrado dentro del gasto no programable.

## **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).
- ❑ Durante 2006, los requerimientos financieros del FARAC ascendieron a 1 mil 339.8 millones de pesos (ver cuadro 5 y 6), con lo que el saldo histórico de los requerimientos financieros sumó un total de 160 mil 689.9 millones de pesos al cierre de 2006 (ver cuadro 7).
- ❑ De acuerdo a los Criterios Generales de Política Económica para 2007 (CGPE; 2007), se prevé una disminución de los requerimientos financieros asociados al FARAC en 0.2 puntos porcentuales del PIB. Se estima que las obligaciones del FARAC son autofinanciables y se cubrirán con los ingresos generados por los peajes de las carreteras que administra el fideicomiso, por lo tanto no se requerirá de apoyos del Gobierno Federal. Las necesidades de financiamiento se derivan de que los intereses

devengados de las obligaciones financieras son mayores al remanente de operación de las carreteras, brecha que se ha venido reduciendo y entre en una etapa superavitaria en los siguientes años.

- ❑ Asimismo, en los CGPE, 2007, se estima que a partir del presente ejercicio, en los requerimientos financieros del FARAC, dado el grado de madurez del fideicomiso, el monto de sus ingresos supere el total de sus gastos.
- ❑ El presupuesto de egresos de CAPUFE para 2007 es de 2 mil 140.7 millones de pesos para gasto programable, de los cuales 1 mil 929.3 millones, es decir el 90 por ciento del presupuesto está destinado la construcción, conservación y operación de caminos y puentes de cuota.

## ANEXO

**Cuadro 1**  
**México: Red Nacional de Carreteras, 1980-2006<sup>e/</sup>**  
(Kilómetros)

| Año     | Longitud total por tipo de camino <sup>1/</sup> |                 |                     |                         |                               |                   |        | Por estado superficial <sup>1/</sup> |                             |                                               |              | Por carriles <sup>1/2/</sup> |        | Red de autopistas de CAPUFE <sup>3/</sup> |                       |                  |        |
|---------|-------------------------------------------------|-----------------|---------------------|-------------------------|-------------------------------|-------------------|--------|--------------------------------------|-----------------------------|-----------------------------------------------|--------------|------------------------------|--------|-------------------------------------------|-----------------------|------------------|--------|
|         | Total                                           | Troncal federal |                     | Alimentadoras estatales | Caminos rurales <sup>5/</sup> | Brechas mejoradas | Total  | Pavimentado                          | Revestimiento <sup>6/</sup> | Terracerías y brechas mejoradas <sup>5/</sup> | Dos carriles | Cuatro o más carriles        | Total  | Dos carriles                              | Cuatro o más carriles | Puentes (Metros) |        |
|         |                                                 | Total           | Cuota <sup>4/</sup> |                         |                               |                   |        |                                      |                             |                                               |              |                              |        |                                           |                       |                  | Libre  |
| 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    | 243,856                                         | 49,278          | 3,470               | 45,808                  | 61,736                        | 99,722            | 33,120 | 243,856                              | 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                                         | 40,195          | 6,430               | 41,765                  | 62,344                        | 166,002           | 52,992 | 329,533                              | 100,007                     | 145,907                                       | 75,539       | 89,250                       | 10,056 | 4,914                                     | 993                   | 3,921            | 10,303 |
| 2000    | 323,065                                         | 48,464          | 6,598               | 41,866                  | 64,706                        | 149,338           | 60,557 | 323,065                              | 108,488                     | 145,279                                       | 69,298       | 91,585                       | 10,213 | 4,715                                     | 851                   | 3,864            | 22,036 |
| 2001    | 330,005                                         | 48,404          | 6,759               | 41,645                  | 65,553                        | 150,917           | 65,131 | 330,005                              | 110,910                     | 147,474                                       | 71,621       | 93,841                       | 10,348 | 4,781                                     | 918                   | 3,863            | 25,730 |
| 2002    | 337,168                                         | 48,524          | 6,987               | 41,537                  | 66,586                        | 153,294           | 68,764 | 337,168                              | 113,125                     | 148,586                                       | 75,457       | 95,493                       | 10,140 | 4,891                                     | 1,002                 | 3,889            | 25,730 |
| 2003    | 349,037                                         | 48,433          | 6,979               | 41,454                  | 74,139                        | 159,545           | 66,920 | 349,037                              | 117,023                     | 151,433                                       | 80,581       | 98,748                       | 10,578 | 5,139                                     | 1,250                 | 3,889            | 25,730 |
| 2004    | 352,072                                         | 48,575          | 7,423               | 41,152                  | 75,217                        | 172,296           | 55,984 | 352,072                              | 121,336                     | 152,089                                       | 78,647       | 99,951                       | 10,969 | 4,962                                     | 1,097                 | 3,865            | 21,922 |
| 2005 p/ | 355,796                                         | 48,362          | 7,409               | 40,953                  | 71,032                        | 163,516           | 72,886 | 355,796                              | 122,677                     | 153,066                                       | 80,053       | 97,025                       | 14,874 | 4,890                                     | 1,199                 | 3,691            | 20,937 |
| 2006 e/ | 355,927                                         | 48,482          | 7,409               | 41,073                  | 71,032                        | 163,527           | 72,886 | 355,927                              | 122,808                     | 153,066                                       | 80,053       | 97,145                       | 14,874 | 4,925                                     | 1,234                 | 3,691            | 16,834 |

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 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 kilómetros en operación.

2/ Sólo incluye carreteras troncales federales y alimentadoras estatales, y excluye caminos rurales.

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). La disminución observada en 2004, se debe a que el camino directo Arriaga-Huixtla pasó a formar parte de la red libre de peaje.

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

5/ En 2000 la longitud de la red de caminos rurales, y terracerías y brechas mejoradas registra una disminución, debido a que el estado de Sonora revisó y actualizó sus cifras, eliminando una duplicidad que existía en la longitud de la red rural.

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

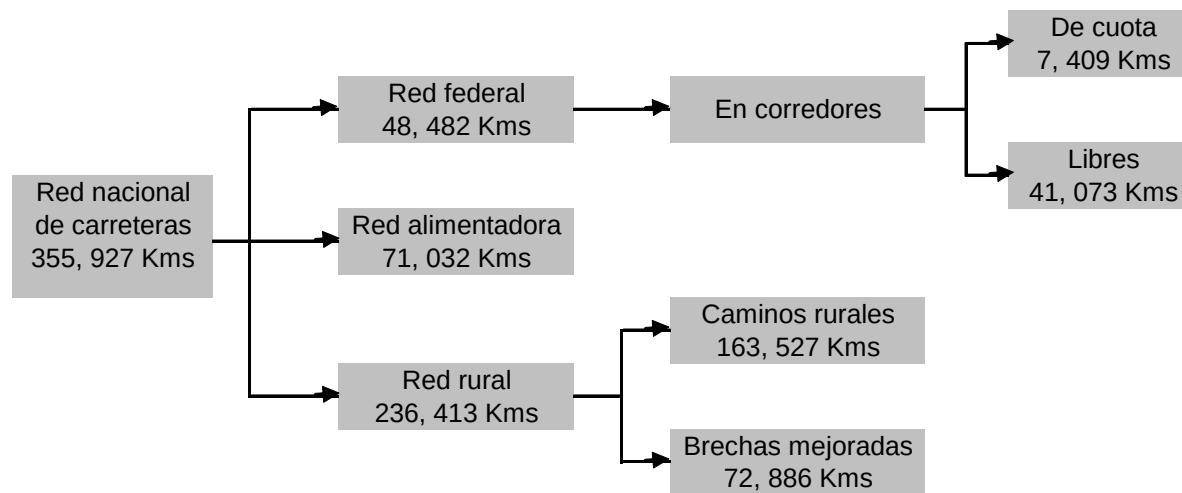
p/ Cifras preliminares.

e/ Cifras estimadas.

n.d. Cifra no disponible.

Fuente: Elaborado por el Centro de Estudios de las Finanzas Públicas de la H. Cámara de Diputados con información del Sexto Informe de Gobierno, 2006. Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

**Esquema 1**  
**México: Composición de la Red Carretera Nacional, 2006 <sup>e/</sup>**



e/ Cifras estimadas para 2006.

Fuente: Elaborado por el Centro de Estudios de las Finanzas Públicas de la H. Cámara de Diputados con información del Sexto Informe de Gobierno, 2006. Secretaría de Comunicaciones y Transportes.



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

| <b>Fecha de Otorgamiento de la Concesión</b> | <b>Objeto</b>                                                                                                                 | <b>Concesionaria</b>                                   |
|----------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------|
| 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 Maravatío-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**

| <b>Concesión</b>                | <b>Concesionario</b>              |
|---------------------------------|-----------------------------------|
| Atlacomulco-Maravatío           | Banobras                          |
| Guadalajara-Colima              | Banobras                          |
| Tepic-San Blas                  | Banobras                          |
| Delicias-Camargo                | Gobierno del Estado de Chihuahua  |
| Zaragoza-Ysleta                 | 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                 | Consortio 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**

| <b>Proyecto</b>                                                                                               | <b>Longitud<br/>(Km)</b> | <b>Costo Total<br/>(mdp)</b> |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|------------------------------|
| Entronque San Blas-Escuinapa (Sinaloa)                                                                        | 151.0                    | 2,300                        |
| Arco Norte de la Zona Metropolitana de la<br>Cd. de México (Estado de México, Hidalgo, Tlaxcala, y<br>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 Agascalientes (Aguascalientes)                                                                 | 55.0                     | 600                          |
| Libramiento de Poniente de Saltillo (Coahuila)                                                                | 48.5                     | 600                          |
| <b>Total</b>                                                                                                  | <b>1,035.0</b>           | <b>22,970</b>                |

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

**Cuadro 5**  
**Saldos de las Obligaciones Garantizadas por el Gobierno Federal**  
**Información correspondiente al cuarto trimestre, 2004-2006p/**

| Concepto                   | Millones de pesos |                  |                  | Crecimiento real |             |             | Estructura porcentual |              |              |
|----------------------------|-------------------|------------------|------------------|------------------|-------------|-------------|-----------------------|--------------|--------------|
|                            | 2004              | 2005             | 2006p/           | 2004             | 2005        | 2006p/      | 2004                  | 2005         | 2006p/       |
| <b>Total <sup>1/</sup></b> | <b>234,415.9</b>  | <b>238,684.3</b> | <b>228,553.7</b> | <b>-49.7</b>     | <b>-2.1</b> | <b>-7.6</b> | <b>100.0</b>          | <b>100.0</b> | <b>100.0</b> |
| IPAB                       | 4,284.0           | 4,517.0          | 4,131.2          | -98.2            | 1.4         | -11.7       | 1.8                   | 1.9          | 1.8          |
| <b>FARAC</b>               | <b>162,642.4</b>  | <b>170,674.3</b> | <b>178,289.4</b> | <b>5.9</b>       | <b>0.9</b>  | <b>0.8</b>  | <b>69.4</b>           | <b>71.5</b>  | <b>78.0</b>  |
| Fideicomisos y Fondos      |                   |                  |                  |                  |             |             |                       |              |              |
| de Fomento <sup>2/</sup>   | 54,269.6          | 50,028.7         | 44,760.5         | -12.9            | -11.4       | -13.7       | 23.2                  | 21.0         | 19.6         |
| Banca de desarrollo        | 11,973.5          | 13,079.5         | 1,372.6          | -5.2             | 5.0         | -89.9       | 5.1                   | 5.5          | 0.6          |
| Otros <sup>3/</sup>        | 1,246.4           | 384.8            | 0.0              | -22.5            | -70.3       | 0.0         | 0.5                   | 0.2          | 0.0          |

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

p/ Cifras preliminares.

1/ Excluye las garantías contempladas en las leyes orgánicas de la banca de desarrollo, las cuales ascienden a 300 mil 512.2 millones de pesos al 31 de diciembre de 2006.

2/ Incluye fundamentalmente a FIRA.

3/ Incluye principalmente a C.F.E.

Fuente: Elaborado por el Centro de Estudios de las Finanzas Públicas de la H. Cámara de Diputados con datos de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, Dirección General Adjunta de Deuda Pública, UCP.

**Cuadro 6**  
**Requerimientos Financieros del Sector Público (RFSP)<sup>\*/</sup> , 2005-2006<sup>p/</sup>**  
(millones de pesos)

| Concepto                                        | Enero-Marzo   |               | Enero-Junio |              | Enero-Septiembre |              | Enero-Diciembre |                 |
|-------------------------------------------------|---------------|---------------|-------------|--------------|------------------|--------------|-----------------|-----------------|
|                                                 | 2005          | 2006          | 2005        | 2006         | 2005             | 2006         | 2005            | 2006            |
| 1. Balance tradicional                          | 26,403.5      | 49,908.2      | 41,077.1    | 83,064.9     | 101,604.2        | 139,167.9    | -10,125.3       | 9,766.8         |
| 2. Requerimientos financieros por PIDIREGAS     | -14,058.3     | -30,427.8     | -39,612.3   | -55,703.8    | -60,998.7        | -80,446.7    | -78,625.3       | -107,418.5      |
| 3. Requerimientos financieros del IPAB          | -9,691.2      | -4,032.4      | -12,813.5   | -1,246.6     | -18,093.9        | 1,327.8      | -22,172.0       | -9,849.5        |
| 4. Adecuaciones a los registros presupuestarios | -2,952.5      | -6,285.1      | -8,541.0    | -2,972.8     | -5,183.5         | -8,577.4     | -12,475.8       | -18,832.8       |
| <b>5. Requerimientos financieros del FARAC</b>  | <b>-379.4</b> | <b>-713.3</b> | <b>97.5</b> | <b>854.5</b> | <b>-833.6</b>    | <b>226.0</b> | <b>-2,732.1</b> | <b>-1,339.8</b> |
| 6. Programa de deudores                         | -2,187.8      | -1,947.6      | 258.5       | 1,100.9      | -1,794.5         | -596.9       | -3,490.4        | -2,106.8        |
| 7. Banca de desarrollo y fondos de fomento      | 4,887.5       | 5,701.1       | 27.6        | 35,638.8     | 6,089.4          | 60,237.3     | 11,471.6        | 48,884.7        |
| 8. RFSP (1+2+3+4+5+6+7)                         | 2,021.8       | 12,203.1      | -19,506.1   | 60,736.0     | 20,789.6         | 111,338.1    | -118,149.3      | -80,895.9       |
| 9. Ingresos no recurrentes                      | 1,983.0       | 14,952.7      | 4,565.1     | 15,885.0     | 13,669.1         | 23,520.6     | 20,186.5        | 31,530.9        |
| 10. RFSP sin considerar ingresos no recurrentes | 38.8          | -2,749.6      | -24,071.2   | 44,851.0     | 7,120.5          | 87,817.5     | -138,335.9      | -112,426.8      |

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 7**  
**Requerimientos Financieros del Sector Público (RFSP), 2001-2006/dic**  
(millones de pesos)

| Concepto                                                 | RFSP            |                  |                 |                  |                 |                 |
|----------------------------------------------------------|-----------------|------------------|-----------------|------------------|-----------------|-----------------|
|                                                          | 2001            | 2002             | 2003            | 2004             | 2005            | 2006            |
| Sector público sin ingresos no recurrentes ( II - I )    | -217,503.1      | -207,503.1       | -225,835.7      | -194,953.1       | -138,335.9      | -112,426.8      |
| I. Ingresos no recurrentes                               | 40,892.5        | 43,699.5         | 46,763.8        | 115,053.8        | 20,186.5        | 31,530.9        |
| II. Sector público total ( A + B )                       | -176,610.6      | -163,803.6       | -179,071.9      | -79,899.3        | -118,149.3      | -80,895.9       |
| A. Sector público no financiero                          | -112,547.1      | -166,471.4       | -133,452.5      | -135,866.0       | -103,958.5      | -117,824.3      |
| Gobierno Federal                                         | -75,219.1       | -150,139.0       | -115,162.4      | -119,944.6       | -113,181.0      | -199,491.5      |
| Presupuestario                                           | -57,836.1       | -135,098.0       | -99,957.1       | -103,150.9       | -100,705.2      | -180,658.7      |
| Revisión de registros                                    | -17,383.0       | -15,041.0        | -15,205.4       | -16,793.6        | -12,475.8       | -18,832.8       |
| Entidades paraestatales                                  | -29,752.0       | 10,223.7         | -15,184.9       | -981.6           | 11,954.6        | 83,006.9        |
| Presupuestario                                           | 15,640.6        | 59,491.4         | 57,491.7        | 83,942.5         | 90,579.9        | 190,425.4       |
| PIDIREGAS                                                | -45,392.6       | -49,267.7        | -72,676.6       | -84,924.1        | -78,625.3       | -107,418.5      |
| <b>FARAC</b>                                             | <b>-7,576.1</b> | <b>-26,556.1</b> | <b>-3,105.2</b> | <b>-14,939.8</b> | <b>-2,732.1</b> | <b>-1,339.8</b> |
| B. Sector público financiero                             | -64,063.4       | 2,667.8          | -45,619.4       | 55,966.7         | -14,190.9       | 36,928.4        |
| Banca de desarrollo y fondos de fomento                  | -8,421.2        | 25,921.8         | -26,077.3       | -15,650.1        | 11,471.6        | 48,884.7        |
| Instituto de Protección al Ahorro Bancario <sup>1/</sup> | -55,209.0       | -28,445.4        | -20,068.1       | 56,563.8         | -22,172.0       | -9,849.5        |
| Programas de apoyo de deudores                           | -433.2          | 5,191.4          | 526.0           | 15,053.0         | -3,490.4        | -2,106.8        |

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

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

1/ En 2004 incluye el Programa de Capitalización y Compra de Cartera (PCCC).

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**

**Saldo Histórico de los Requerimientos Financieros del Sector Público**

| <b>AÑO</b>         | <b>FARAC</b>        | <b>Proporción del PIB</b> | <b>Variación Nominal</b> |
|--------------------|---------------------|---------------------------|--------------------------|
|                    | (millones de pesos) | (%)                       | (%)                      |
| 2000               | 102,682.9           | 1.8                       | n.a.                     |
| 2001               | 111,046.8           | 1.9                       | 8.15                     |
| 2002               | 139,948.4           | 2.1                       | 26.03                    |
| 2003               | 141,219.5           | 1.9                       | 0.91                     |
| 2004               | 156,618.1           | 1.9                       | 10.90                    |
| 2005               | 159,350.2           | 1.9                       | 1.74                     |
| 2006 <sup>1/</sup> | 160,689.9           | 1.8                       | 0.84                     |

1/ Cifras preliminares sujetas a revisión (SHRFSP 27 Marzo 06).

n.a. No aplica.

Fuente: Elaborado por el Centro de Estudios de las Finanzas Públicas de la H. Cámara de Diputados, con datos la Secretaría de Hacienda y Crédito Público.









Centro de Estudios de las Finanzas Públicas  
H. Cámara de Diputados  
LX Legislatura  
marzo de 2007

[www.cefp.gob.mx](http://www.cefp.gob.mx)