

## Nota Informativa

15 de octubre de 2021

### **Infraestructura de la Subfunción "Transporte por Carreteras", PEF 2019-2021 y el PPEF 2022**

#### **Presentación**

El Programa Sectorial de Comunicaciones y Transporte 2020-2024 (PSCyT) plantea en uno de los objetivos que se debe "Contribuir al bienestar social mediante la construcción, modernización y conservación de infraestructura carretera accesible, segura, eficiente y sostenible, que conecte a las personas de cualquier condición, con visión de desarrollo regional e intermodal".

Por lo anterior, la inversión pública en infraestructura de "transporte de carreteras" se considera el eje básico para la integración territorial, toda vez que permite la inserción de las economías al comercio tanto nacional, como internacional, a menores costos y tiempos más reducidos de traslado. También, dicha infraestructura privilegia la atención de aquellas regiones que, a pesar de sus rezagos y limitaciones, cuentan con recursos y posibilidades de auto sustentabilidad.

En este contexto, la infraestructura de carretera es un factor determinante para impulsar el crecimiento económico del país, así como para contribuir

en el desarrollo social en materia de salud, educación, empleo, entre otros, pues es el medio principal para comunicar las diferentes zonas y regiones del país.

A pesar de la importancia que tiene la infraestructura en carreteras, en los últimos años, se ha observado una reconfiguración de las prioridades del gasto en inversión, pues mientras, por un lado, se han privilegiado los grandes proyectos tales como el Tren Maya y el Aeropuerto Felipe Ángeles; por otro lado, se ha observado una reducción de recursos públicos destinados a esta infraestructura.

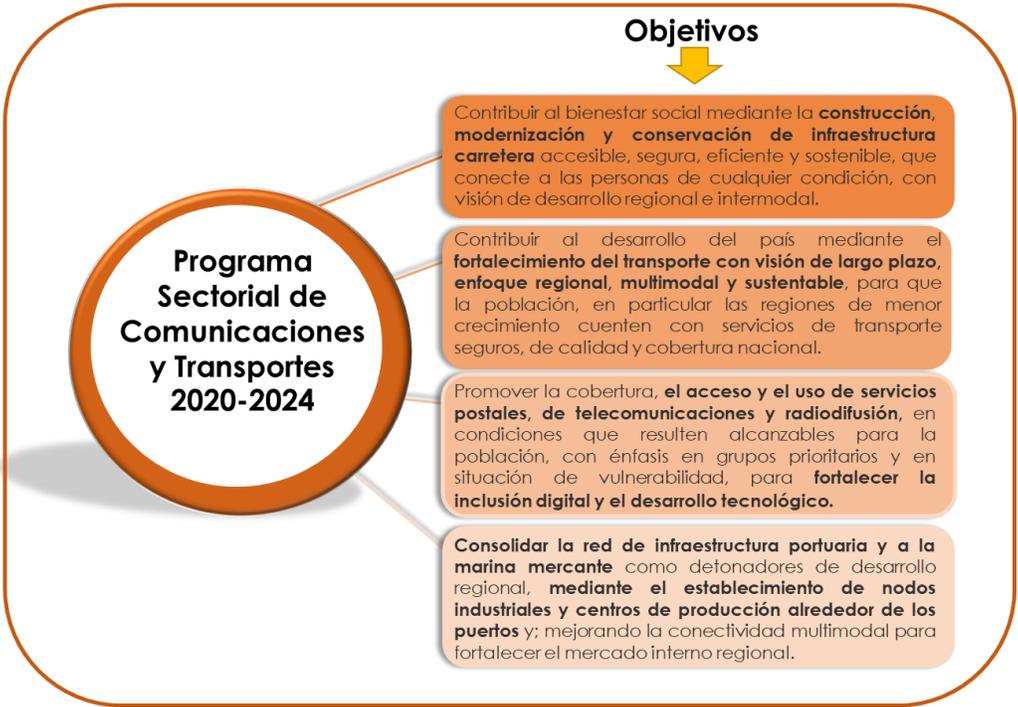
Por lo antes señalado, la presente Nota tiene como finalidad evaluar el gasto destinado a la inversión física, a través del análisis de la Subfunción (Sf) "Trasporte de Carreteras" para el periodo 2019-2022, destacando los recursos aprobados para los programas presupuestarios (Pp's) de modalidad (K), que opera el Ramo 09 "Comunicaciones y Transportes (SCT)" y así corroborar que estos recursos han disminuido entre 2019-2021.

## **I. Infraestructura de Transporte en el marco del Programa Sectorial de Comunicaciones y Transporte (PSCyT).**

En el PND 2019-2024 se estableció como prioridad que se alentara la inversión tanto pública como privada a través de proyectos de infraestructura de transporte, en la inversión pública se enumeraron diversos proyectos, entre los cuales de alta prioridad destacan: la construcción del Nuevo Aeropuerto internacional Felipe Ángeles en Santa Lucía; dos proyectos regionales del Tren Maya y el Programa para el Desarrollo del Istmo de Tehuantepec, mismos que buscan estimular el desarrollo socioeconómico de esas zonas. Cabe señalar que si bien y el *Programa para el Desarrollo del Istmo de Tehuantepec* está incluido en la lista de Programas

prioritarios, no se identifica como tal en la estructura programática del presupuesto, no obstante en la exposición de motivos del proyectos del PEF 2022<sup>1</sup>, se señala que a través del Pp “Provisiones para el Desarrollo Regional del Istmo de Tehuantepec” se continuaran las acciones de modernización en los puertos de Coatzacoalcos, y de Salina Cruz, así como en el Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec.

Teniendo como referencia los proyectos del PND, el Programa Sectorial de Comunicaciones y Transporte 2020-2024 (PSCyT) plantea una serie de objetivos específicos, que tendrían como resultado un incremento de la infraestructura de carreteras, puertos, aeropuertos, ferrocarriles, y por consecuencia una mayor accesibilidad al interior del territorio. Los cuatro objetivos prioritarios se enmarcan en el siguiente esquema:



<sup>1</sup> SHCP, Exposición de motivos del Proyecto de Presupuesto de Egresos de la Federación 2022, pág. 193 Disponible: [https://www.ppef.hacienda.gob.mx/work/models/bzPX2qB5/PPEF2022/agp8v2PM/docs/exposicion/EM\\_Documento\\_Completo.pdf](https://www.ppef.hacienda.gob.mx/work/models/bzPX2qB5/PPEF2022/agp8v2PM/docs/exposicion/EM_Documento_Completo.pdf)

Por su parte en el PSCyT se considera que la inversión en Infraestructura de transporte es el soporte del desarrollo regional y económico del país, así como también el factor más relevante de la competitividad y conectividad de este.

Por lo anterior, en materia de infraestructura de carreteras, el Programa sectorial enlista una serie de proyectos que serían atendidos de manera prioritaria a través de la SCT:

- Conservación y mantenimiento y modernización de la infraestructura actual de carreteras.
- Continuación para su conclusión, de obras útiles en proceso, se tiene un inventario de no menos de 200 obras inconclusas.
- Pavimentación de caminos, con mano de obra local, que comuniquen las cabeceras municipales que no cuentan con dicha comunicación. En estas condiciones se identificaron más de 300 cabeceras municipales, la mayoría se ubican en el sur del país y cuando menos 188 en el estado de Oaxaca.

Además de los proyectos anteriores, el PSCyT contempla diversas acciones en el marco del cumplimiento de los compromisos asumidos de la agenda 2030, para el desarrollo sostenible.

### **Consideraciones del Entorno 2020**

Si bien, en el PND y en el Programa sectorial se habían planteado estrategias ambiciosas en materia de inversión para impulsar el crecimiento económico, ante la crisis sanitaria provocada por el COVID 19, los proyectos de la Función (Fn) "Transporte" y en particular los proyectos en infraestructura de carreteras se vieron afectados, al ser suspendidos los trabajos en su totalidad derivado al confinamiento para frenar la propagación del virus, toda vez que, fueron considerados "actividades no

esenciales” en ese momento. Cuando el Gobierno Federal decidió reabrir las actividades dio prioridad a la continuación de los proyectos de inversión con el fin, por un lado, de recuperar los empleos perdidos; y por el otro, de impulsar el crecimiento del producto que registró una caída que solo se comparaba con la registrada durante Gran Crisis de 1929.

Bajo el entorno descrito, la SCT retomó las disposiciones sanitarias de la Secretaría de Salud y emitió lineamientos para que los contratistas que participaban en las obras públicas, los concesionarios y asignatarios observaran estrictamente las medidas de salubridad durante los trabajos y la prestación de los servicios, y así dar continuidad al desarrollo de las obras de infraestructura. Importa señalar que, si bien la inversión física estaba en la lista de prioridades del Gasto, esta se tuvo que ajustar a la menor recaudación de ingresos y a las prioridades sanitarias que el entorno demandaba.

Por otra parte, es importante conocer en qué nivel de competitividad mundial se encuentra México; con información del World Economic Forum 2019<sup>2</sup>, se reconoce que el país en ese año se ubicó en el lugar 48 del Rankin de competencia mundial de 141 países, toda vez que el índice de competitividad del país, en ese año, fue de 64.95. Mientras que, en la “Calidad de infraestructura” y en la “Calidad de carreteras” México ocupó las posiciones 49 y 47 del mismo universo respectivamente. Es oportuno mencionar que se consultaron los resultados del WEF 2019 debido a que por la emergencia sanitaria causada por el COVID 19 en 2020, el Foro no se llevó a cabo y los resultados del 2021 aún no están disponibles.

---

<sup>2</sup> Debido a la pandemia el foro World Economic Forum en 2020 y 2021 se han cancelado, por las restricciones de movilidad que se han impuesto a nivel mundial, por lo que no se tiene información actualizada.

Por otro lado, como una estrategia de colaboración en Infraestructura, el Gobierno Federal y la iniciativa privada tienen suscrito un acuerdo, en el que se planearon diversos proyectos de inversión en infraestructura en el país; principalmente en temas de: telecomunicaciones, carreteras, ferrocarriles, trenes suburbanos; puertos, aeropuertos, agua, saneamiento, clínicas, hospitales, turismo y energía.

El propósito de la colaboración conjunta fue potencializar la inversión a través de la ejecución de proyectos que contribuyan al crecimiento y desarrollo del país. Este Convenio es conocido como el “Acuerdo Nacional de inversión en infraestructura del Sector Privado”<sup>3</sup>, el cual facilitaría la realización de proyectos en todo el país y contaría con la participación del Gobierno Federal, los Gobiernos Locales y la Iniciativa Privada. Inicialmente se consideraron 147 proyectos y dado que el acuerdo mantiene mecanismo de participación continua, ha sido posible incorporar nuevos proyectos; es de señalar que la inversión privada para los primeros 147 proyectos alcanzó un monto de 859 mil 022 mdp.

En el primer acuerdo (2019) se enumeran los proyectos de infraestructura de la Fn “Transporte” incluyendo los proyectos de las cuatro Sf que la conforman: Carreteras, Ferrocarriles y Trenes Suburbanos, Puertos y Aeropuertos; en conjunto para estas cuatro Sf se consideraron un total de 101 Proyectos distribuidos como se señala a continuación:

- En la Sf carreteras se plantearon 42 proyectos con un monto de inversión de 100 mil 129 mdp.
- En ferrocarriles y trenes urbanos, ocho proyectos con un monto de 67 mil 544 mdp

---

<sup>3</sup> Acuerdo Nacional de Inversión en Infraestructura del Sector Privado, noviembre de 2019. Disponible en: <https://www.proyectosmexico.gob.mx/wp-content/uploads/2020/08/Acuerdo-Nacional-de-Inversi%C3%B3n-en-Infraestructura.pdf>

- En puertos, la inversión fue de 73 mil 721 mdp para 22 proyectos.
- En infraestructura de aeropuertos el monto ascendió a 42 mil 459 mdp que incluía 29 proyectos.

Por lo que en suma se invertirían un total de 283 mil 853 mdp en inversión de infraestructura de transporte.

## **II. Presupuesto Aprobado en Infraestructura de transporte.**

En la clasificación funcional del gasto programable, los recursos se distribuyen en tres finalidades, siendo la segunda más importante por los montos que se le aprueban y ejerce la de “Desarrollo Económico”; a esta finalidad en promedio se le asigna al rededor del 25 por ciento del gasto programable. El presupuesto de la Finalidad “Desarrollo Económico”, a su vez, se distribuye a 9 Fn’s, entre ellas la Fn “Transporte” a la cual se le destina entre 9 y 10 por ciento de los recursos de la finalidad, siendo la segunda Fn más importante de la finalidad, solo por debajo de la Fn *Combustibles y energía*.

La Fn “Transporte” alberga cinco Sf: “Transporte por Carretera”, “Transporte por Agua y Puertos”, “Transporte por Ferrocarril”, “Transporte Aéreo” y “Otros relacionados al transporte”; es de destacar que, en los últimos tres años para las Sf’s *Transporte de Carreteras* y *Transportes de Ferrocarril* se asignaron en promedio 81.2 por ciento del presupuesto total de la Fn Transportes dejando únicamente 18.8 por ciento para las 3 Sf restantes.

Entre 2019 – 2022, los recursos aprobados para la Fn *Transportes* se han incrementado a una tasa promedio anual de 17.2 por ciento, siendo la Sf “Transporte de Ferrocarriles” la que determinó el aumento, pues creció a una tasa media anual de 102.9 por ciento real; en contraste, las cuatro Sf restantes, “Transporte aéreo”, “Transporte por aguas y puertos” y

“Transportes por carreteras” y “Otros Relacionados con Transporte” en el mismo periodo registraron una disminución de sus recursos aprobados en 10.4, 7.4, 7.5 y 0.3 por ciento real en promedio anual, en el mismo orden, como se muestra en el Cuadro 1.

**Cuadro 1**  
**Fn Transporte por Subfunción, PEF Aprobado 2019-2021, PPEF 2022**

(Millones de pesos)

Subfunción (Sf)	2019	2020	2021	2022 PPEF	2022-2019		2022 - 2021	
	Aprobado	Aprobado	Aprobado		Diferencia absoluta	TCMA real%	Diferencia absoluta	variación real%
<b>Total</b>	<b>77,078.0</b>	<b>51,369.4</b>	<b>92,249.6</b>	<b>136,869.4</b>	<b>59,791.4</b>	<b>17.2</b>	<b>44,619.8</b>	<b>43.7</b>
Transporte Aéreo	21,224.8	7,450.4	7,715.7	16,825.9	-4,398.9	-10.4	9,110.1	111.2
Transporte por Agua y Puertos	364.8	347.6	2,244.0	319.3	-45.5	-7.4	-1,924.7	-86.2
Transporte por Carretera	43,909.8	36,045.8	33,846.3	38,288.3	-5,621.5	-7.5	4,442.1	9.6
Transporte por Ferrocarril	8,487.1	4,228.1	45,188.8	78,065.2	69,578.1	102.9	32,876.4	67.3
Otros Relacionados con Transporte	3,091.5	3,297.5	3,254.8	3,370.7	279.2	-0.3	116.0	0.3

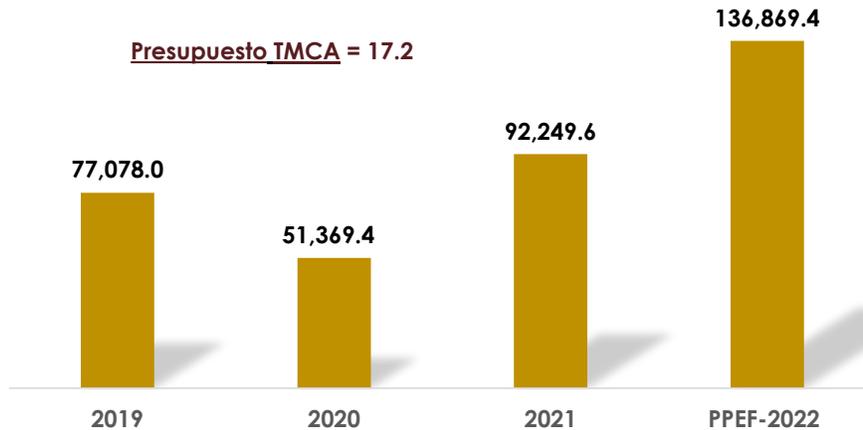
Nota: Las sumas parciales y las variaciones pueden no coincidir debido al redondeo.

Fuente: Elaborado por CEFEP con información de Transparencia Presupuestaria 2019-2021 y PEF 2022.

El análisis de la evolución año con año de la Fn “Transportes” deja entre ver que en 2020 se contrajo el presupuesto en 35.2 por ciento real respecto al aprobado en 2019, no obstante, el presupuesto de 2021 y la propuesta para 2022, siguen una tendencia de crecimiento continuo, casi duplicándose en el último año (43.7% real). Es oportuno destacar que el incremento del presupuesto que se observaría, entre 2021 y 2022, de ser aprobada la propuesta del ejecutivo estaría determinado por la Sf “transporte de ferrocarril”, a la cual se le destinaria 73.7 por ciento de los recursos adicionales propuestos para la Fn, además, conviene resaltar que, la Sf “transporte de ferrocarril” incluye los recursos del proyecto de inversión “Tren Maya” al cual se le propone un presupuesto de 62 mil 442.5 mdp, que implicaría un incremento de 68.0 por ciento real respecto al aprobado en 2021.

## Gráfica 1

### Fn Transporte, PEF 2019-2021, PPEF 2022 (millones de pesos)



Fuente: Elaborado por CEFP con información de Transparencia Presupuestaria, PEF 2019-2021 y PPEF 2022.

Por otro lado, previo a la actual administración, la Sf “Transporte de Carreteras” era la más importante de la Fn “Transporte”, al concentrar una gran proporción de los recursos de esta; pero desde el PEF 2019, las prioridades cambiaron y los grandes proyectos de inversión han demandado más recursos para su ejecución por lo que los recursos de la Sf “Transportes de Carreteras” han ido disminuyendo su participación año con año; así entre 2019 y 2022, de aprobarse la propuesta del ejecutivo, el presupuesto de la Sf “Transportes de Carreteras” registraría una contracción de recursos destinados a la inversión de 7.5 por ciento real en promedio anual. No obstante, entre 2021-2022, se observó que el ejecutivo propone un mayor presupuesto en cuatro mil 442.1 mdp equivalente a un aumento de 9.6 por ciento real respecto al aprobado 2021.

Es de llamar la atención que, los “Centros SCT Estatales” habían sido las únicas Unidades responsables (UR’s) de ejercer recursos y realizar actividades de los proyectos en materia de infraestructura de transporte en

las cinco Fn's, siendo en su mayoría para la inversión pública; sin embargo, con el cambio en las prioridades de inversión, los grandes proyectos son administrados por otras UR's incluso que no pertenecen al Ramo 09 sino a otros Ramos; tales son los casos de los proyectos: del tren "Maya" que están a cargo del Ramo 21 "Turismo" UR FONATUR<sup>4</sup>; y del "Aeropuerto Internacional General Felipe Ángeles" cuyo Ramo responsable es el 07 "Defensa Nacional".

Es oportuno mencionar que, si bien el ejecutivo propone para el próximo ejercicio fiscal un mayor presupuesto para la Sf *Transporte por Carreteras* (4,442.1 mdp), el grueso de los recursos adicionales que se proponen para la Fn "Transportes" se asignarían a las Sf's de "Transporte de Ferrocarriles" (73.7%) y Sf Transporte aéreo (20.4%), por lo que en conjunto estas dos sf's demandarían 94.0 por ciento de los recursos adicionales propuestos para la Fn; por lo que en consecuencia, dichos recursos se destinarían principalmente para la construcción del "Tren Maya" y del "Aeropuerto Felipe Ángeles".

### **III. Subfunción "Transporte de Carreteras", Proyectos de Modalidad "K" 2019 a 2021**

Con el propósito de destacar la importancia de las UR's "Centros SCT Estatales" se identificaron los proyectos de infraestructura de modalidad K en el presupuesto, que eran operados por estos Centros y se realizó un comparativo del porcentaje que representaron en cada uno de los años de periodo de estudio.

---

<sup>4</sup> DOF, del 21 de marzo de 2020. Disponible en: [http://dof.gob.mx/nota\\_detalle.php?codigo=5591971&fecha=21/04/2020](http://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5591971&fecha=21/04/2020)

Los resultados del análisis muestran que, en el PEF 2019, el Ramo 09 “Comunicaciones y transportes” contó con un presupuesto aprobado de 66 mil 554.3 mdp, del cual 53.4 por ciento se destinó para la inversión en infraestructura de carreteras, i.e. para los proyectos de inversión de modalidad (K), cuyas unidades responsables eran los “Centros SCT estatales”.

Mientras que en PEF 2021, el porcentaje que se destinó para esos proyectos de inversión (k) representó 39.0 por ciento del presupuesto total asignado al ramo 09 “Comunicaciones y transportes” que fue por 55,919.6 mdp; y finalmente en el proyecto de presupuesto 2022, la Secretaría sugiere un monto de 65 mil 553.6 mdp para el Ramo 09, de los cuales 37.1 por ciento se destinarían para proyectos de inversión (K).

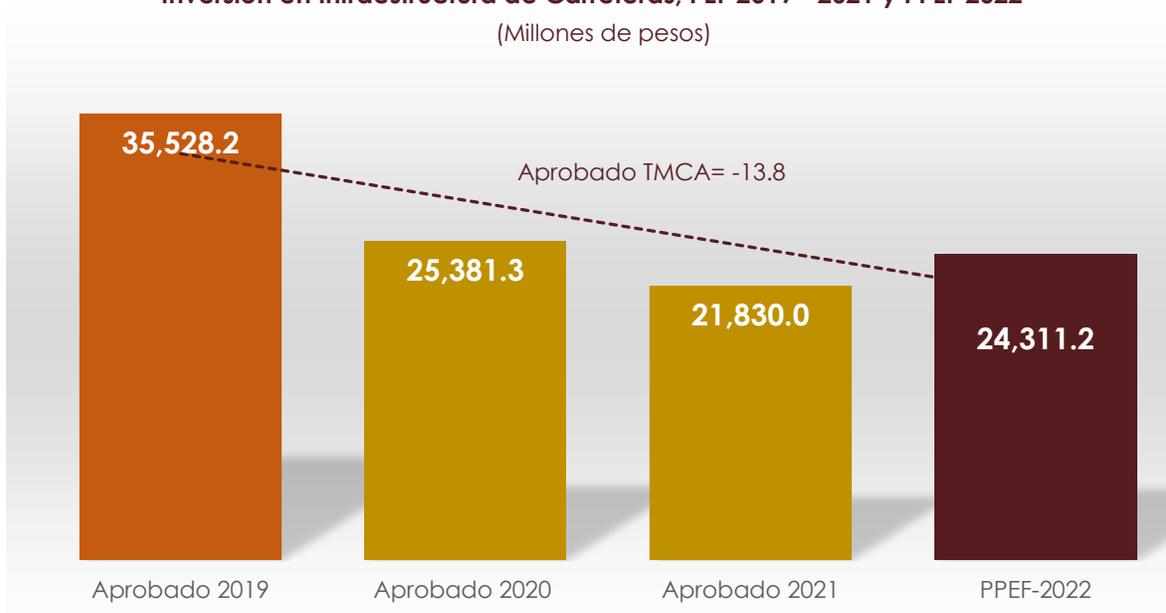
Es evidente que, la responsabilidad y participación en los recursos del Ramo que tenían los “Centros SCT estatales” para ejecutar los proyectos de inversión de modalidad K, en los últimos años, ha ido disminuyendo, pues de tener una participación en 2019 de 53.4 por ciento de los recursos totales del Ramo 09 “Comunicaciones y Transportes” pasaría, de aprobarse la sugerencia de la SHCP en el proyecto PEF 2022, a 37.1, que implicaría una menor participación en 16.3 puntos porcentuales.

Respecto a la tendencia del presupuesto destinado para proyectos “K” de la Sf “Transporte de carreteras”, en los últimos años, se observa de manera clara una disminución de recursos, pues medida por la TMCA, esta es de -13.8 por ciento real en promedio anual para el periodo (2019-2022), a pesar de que, para el próximo ejercicio fiscal, la SHCP propone aumentar los recursos para estos programas en 7.9 por ciento real respecto a lo aprobado en 2021 (véase Gráfica 2).

## Gráfica 2

### Inversión en Infraestructura de Carreteras, PEF 2019 - 2021 y PPEF 2022

(Millones de pesos)



**Fuente:** Elaborado por CEFP, con información Transparencia Presupuestaria PEF 2019-2021 y PPEF-2022

Es importante señalar que en el análisis de proyectos de infraestructura de carreteras - Proyectos de inversión de modalidad (K)- relacionados a *obra pública en la construcción, reconstrucción, conservación de obra, mantenimiento, estudios técnicos, entre otros*; se realizó, en primera instancia, para el periodo 2019 - 2021 que, en lo particular, es el periodo en el que se ha registrado una reducción importante en la inversión. Posteriormente se realiza un comparativo entre el aprobado 2021 y el proyecto de presupuesto 2022, dada la relevancia que en estos momentos tiene para el análisis y aprobación de este último.

En el primer periodo de análisis (2019-2021), al inicio de este se contaba con 7 Pp's de modalidad K y en 2020 se incorporó uno más, número de proyectos de inversión que se mantuvieron hasta 2021. No obstante, han sido tres los Pp's en los que se ha concentrado la mayor parte de los recursos; pero que

paradójicamente son los mismo a los cuales se les ha reducido de manera significativa el presupuesto (véase Cuadro 2).

**Cuadro 2**  
**Sf "Carreteras" por Programa de modalidad (K) Inversión, PEF 2019-2021**  
(Millones de pesos)

Programas /Presupuestarios	Aprobado			2021-2019	TMCA
	2019	2020	2021	Absoluto	real
<b>Total</b>	<b>35,528.2</b>	<b>25,381.3</b>	<b>21,130.6</b>	<b>-14,397.6</b>	<b>-25.3</b>
K037 Conservación de infraestructura de caminos rurales y carreteras alimentadoras	7,670.3	7,005.0	3,504.8	-4,165.5	-34.6
K028 Estudios de preinversión	268.8	140.9	355.0	86.2	11.3
K039 Estudios y proyectos de construcción de caminos rurales y carreteras alimentadoras	500.0	500.0	500.0	0.0	-3.2
K033 Estudios y Proyectos para la construcción, ampliación, modernización, conservación y operación de infraestructura de comunicaciones y transportes	660.7	550.6	550.6	-110.2	-11.6
K003 Proyectos de construcción de carreteras	9,527.5	5,165.7	2,465.0	-7,062.5	-50.8
K031 Proyectos de construcción de carreteras alimentadoras y caminos rurales	0.0	730.0	2,788.0	2,788.0	268.3
K032 Reconstrucción y Conservación de Carreteras	15,900.9	10,289.2	8,231.3	-7,669.5	-30.4
K048 Servicios relacionados para la liberación del derecho de vía	1,000.0	1,000.0	2,735.8	1,735.8	60.1

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

**Fuente:** Elaborado por CEFEP, con información de Transparencia Presupuestario 2019-2021, SHCP.

En 2019, los tres Pp's con mayores montos asignados son: K032 *Reconstrucción y Conservación de Carreteras*, K003 *Proyectos de construcción de carreteras* y K037 *Conservación de infraestructura de caminos rurales y carreteras alimentadoras*; que en conjunto se les asignó el 93.2 por ciento del total aprobado para programas de modalidad K, mientras que los montos aprobados de esos mismos programas en 2021 representaron 67.2 por ciento, i.e., 26 puntos porcentuales menos.

Dicha evolución se adjudica a que los tres programas registran una tendencia decreciente de recursos asignados en diversas magnitudes; identificando la mayor reducción en el K032 *Reconstrucción y Conservación de Carreteras* (-30.4%); mientras que los otros dos Pp's K003 *Proyectos de*

*construcción de carreteras* y K037 *Conservación de infraestructura de caminos rurales y carreteras alimentadoras* registran contracciones reales equivalentes a 50.8 y 34.6 por ciento en promedio anual, respectivamente.

Con referencia al programa K032 “Reconstrucción y Conservación de Carreteras”, es de señalar que, a pesar de registrar una disminución de recursos equivalente a 30.4 real anual; en el presente ejercicio fiscal (2021) tienen registrados seis proyectos de inversión, a nivel nacional, para la reconstrucción y conservación de tramos de carreteras y puentes.

Por otro lado, un programa que destaca por la gran importancia que tiene en la inversión de carreteras es el que opera en las zonas rurales, K031 *Proyectos de construcción de carreteras alimentadoras y caminos rurales*, el valor de este programa radica en la función que tiene de conectividad y desarrollo territorial, pues es el programa encargado de crear las condiciones necesarias para el acceso igualitario a los servicios de salud, educación y empleo, así como para la provisión de otros servicios básicos como electricidad, agua y saneamiento.

A pesar de la importancia de este Pp K031 *Proyectos de construcción de carreteras alimentadoras y caminos rurales*, en 2019 no se aprobaron recursos para este, y para el ejercicio fiscal 2020, el Pp contó con un monto aprobado de 730.0 mdp, que tan solo representaba 2.9 por ciento del total aprobado para programas de modalidad K; en el actual ejercicio fiscal 2021, el programa cuenta con 2 mil 788.0 mdp, para realizar 15 proyectos en diez estados del país.

En lo que respecta al cumplimiento de los compromisos asumidos de la **Agenda 2030**, de los ocho programas de modalidad K de la Sf “Transporte de carreteras”, solo uno no está relacionado y es el “K033 Estudios y Proyectos para la construcción, ampliación, modernización, conservación y

operación de infraestructura de comunicaciones y transportes”, todos los demás se vinculan a los objetivos de la agenda como sigue:

- El K037 “Conservación de infraestructura de caminos rurales y carreteras alimentadoras” y K032 “Reconstrucción y Conservación de Carreteras” se vinculan al **objetivo 03** “Garantizar una vida sana y promover el bienestar para todos en todas las edades”, **meta 06** “Reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo”.

- Los Pp’s K028 “Estudios de pre-inversión”, K003 “Proyectos de construcción de carreteras”, K031 “Proyectos de construcción de carreteras alimentadoras y caminos rurales”, y “K048 Proyectos de construcción de carreteras alimentadoras y caminos rurales” están vinculados a el **objetivo 09** “Construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización inclusiva y sostenible y fomentar la innovación”, **meta uno** “Desarrollar infraestructuras fiables, sostenibles, resilientes y de calidad, incluidas infraestructuras regionales y transfronterizas, para apoyar el desarrollo económico y el bienestar humano, con especial hincapié en el acceso equitativo y asequible para todos”

- Y finalmente el K039 “Estudios y proyectos de construcción de caminos rurales y carreteras alimentadoras” se vincula al **objetivo 11** “Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles” **meta 08** “Apoyar los vínculos económicos, sociales y ambientales positivos entre las zonas urbanas, periurbanas y rurales mediante el fortalecimiento de la planificación del desarrollo nacional y regional”.

#### **IV. Subfunción “Trasporte de Carreteras”, Proyectos de Modalidad “K” PPEF 2022 vs PEF 2021.**

La propuesta del ejecutivo en Proyecto de PEF 2022, para los proyectos de inversión de la Sf “Trasporte de Carreteras” para la construcción, ampliación, modernización y mantenimiento de la red carretera es por 24 mil 311.2 mdp, lo que implicaría 3 mil 180.6 mdp adicionales al aprobado en 2021, i.e., 11.4 por ciento real.

Los recursos adicionales (3,180.6 mdp) que propone el ejecutivo para proyectos de modalidad K, la totalidad serían destinados al programa K003 “Proyectos de construcción de carreteras”, en contraste, el Pp al que se le reduciría de manera considerable el presupuesto es el Pp K048 “Servicios relacionados para la liberación del derecho de vía”, pues se le propone un menor presupuesto en 56.6 por ciento real con referencia al asignado en 2021.

Importa destacar que, con la mayor previsión de recursos para el Pp K003 “Proyectos de construcción de carreteras” se beneficiarían los proyectos en construcción de carreteras de los Estados: de Baja California, Chiapas, Guerrero, Hidalgo, Oaxaca, San Luis Potosí, Tabasco, Tlaxcala y Veracruz.

Los detalles de los 8 Pp’s de inversión de carreteras se muestran en el siguiente Cuadro 3.

**Cuadro 3**  
**Sf "Carreteras" por Programa de modalidad (K) Inversión, PEF 2021-PPEF 2022**  
(Millones de pesos)

Programas /Presupuestarios	PEF 2021	PPEF 2022	Diferencia Absoluta	Variación real%
<b>Total</b>	<b>21,130.6</b>	<b>24,311.2</b>	<b>3,180.6</b>	<b>11.4</b>
K037 Conservación de infraestructura de caminos rurales y carreteras alimentadoras	3,504.8	4,153.2	648.4	14.8
K028 Estudios de preinversión	355.0	250.0	-105.0	-31.8
K039 Estudios y proyectos de construcción de caminos rurales y carreteras alimentadoras	500.0	400.1	-99.9	-22.5
K033 Estudios y Proyectos para la construcción, ampliación, modernización, conservación y operación de infraestructura de comunicaciones y transportes	550.6	500.0	-50.6	-12.0
K003 Proyectos de construcción de carreteras	2,465.0	5,773.1	3,308.1	126.9
K031 Proyectos de construcción de carreteras alimentadoras y caminos rurales	2,788.0	3,409.6	621.6	18.5
K032 Reconstrucción y Conservación de Carreteras	8,231.3	8,600.0	368.7	1.2
K048 Servicios relacionados para la liberación del derecho de vía	2,735.8	1,225.2	-1,510.6	-56.6

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

Fuente: Elaborado por CEFP, con información del PEF-2021 y PPEF-2022 de la SHCP.

Resumiendo, para el ejercicio fiscal 2022, la SHCP propone para los proyectos de inversión en infraestructura de carreteras, la conservación, construcción y expansión de obra pública un presupuesto mayor en 11.4 por ciento real, pero que se concentraría en un solo programa K003 "Proyectos de construcción de carreteras", pues para el resto de los programas K solo se reasignarían los recursos de un programa a otro de acuerdo con las prioridades de inversión del próximo año fiscal.

### Consideraciones Finales

En el periodo comprendido entre 2019-2022, el presupuesto de la "Fn Transporte" ha crecido a una tasa media anual de 17.2 por ciento real, incluyendo la propuesta del ejecutivo para el ejercicio fiscal 2022, y tan solo comparando 2021-2022, de aprobarse lo sugerido por el SHCP, los recursos

de la Fn "Transportes" del próximo año serían superiores en 43.7 por ciento real, pero el presupuesto adicional sugerido por Hacienda se asignarían para las Sf's en las cuales se ubican los proyectos prioritarios del "Tren maya", el "Programa para el Desarrollo del Istmo de Tehuantepec", y el proyecto del "Aeropuerto Internacional General Felipe Ángeles", dado que estos son compromisos de alta prioridad del ejecutivo y tiene fecha tentativa de entrega.

Por el contrario, la Sf "Transporte de Carreteras" ha visto disminuir los recursos en los proyectos de inversión de infraestructura (K) relacionada a obra pública, en el periodo 2019 - 2021, pues han disminuido a una tasa real anual promedio de 25.3 por ciento. Esto derivado a que, de un presupuesto asignado, en el año de 2019, de 35 mil 528.2 mdp, disminuyó a 21 mil 130.6 mdp, lo que implicó 14 mil 397.6 mdp menos.

Es evidente que, en los tres últimos años se refleja un ajuste en la inversión pública en infraestructura de carreteras, al concentrar los recursos en proyectos de gran magnitud y que son prioritarios para la administración. Además, la contracción del gasto se refleja en cada uno de los programas de inversión en diversas magnitudes.

No obstante, en las previsiones de presupuesto en 2022 para la Sf "Transporte de carreteras" de los Pp's (K) de inversión, se prevé que este sea superior en 3 mil 180.6 mdp, que implicaría un aumento de 11.4 por ciento real; sin embargo, la totalidad de los recursos adicionales se destinarían a un solo programa K003 "Proyectos de construcción de carreteras" con un incremento de 3 mil 808.1 mdp.

Es importante considerar que la inversión en proyectos de carreteras fortalece la conectividad para el desarrollo económico y social, como también beneficia en aquellas regiones con potencial económico; sería

---

oportuno privilegiar la atención en aquellas regiones que, a pesar de sus rezagos y limitaciones, cuentan con recursos y posibilidades de auto sustentabilidad, sin embargo, se observó que en los últimos años, la inversión física se ha quedado estancada por diversas circunstancias, no obstante, en el proyecto de presupuesto para el ejercicio fiscal 2022 se pretende incrementar los recursos en infraestructura de la Sf carreteras y reactivar la inversión en programas de modalidad K que contribuyan a la conectividad entre las regiones.

### **Fuente de Información:**

- Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2020-2024. Disponible: [https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/565614/Programa\\_Sectorial\\_de\\_Comunicaciones\\_y\\_Transportes\\_2020-2024.pdf](https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/565614/Programa_Sectorial_de_Comunicaciones_y_Transportes_2020-2024.pdf)
- Presupuesto de Egresos de la Federación 2021, SHCP. Disponible en: <https://www.pef.hacienda.gob.mx/>
- Datos Abiertos de Transparencia Presupuestaria, PEF 2019-2021. Disponible en: [https://www.transparenciapresupuestaria.gob.mx/es/PTP/Datos\\_Abiertos](https://www.transparenciapresupuestaria.gob.mx/es/PTP/Datos_Abiertos).
- Plan Nacional de Desarrollo 2019- 2024, DOF 12/07/2019. Disponible en: [https://www.dof.gob.mx/nota\\_detalle.php?codigo=5565599&fecha=12/07/2019](https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5565599&fecha=12/07/2019)
- Datos Abiertos de Transparencia Presupuestaria, Vinculación de los Programas Presupuestarios del PEF 2021 a los Objetivos del Desarrollo Sostenido 2021. Disponible en: [https://www.transparenciapresupuestaria.gob.mx/es/PTP/Datos\\_Abiertos](https://www.transparenciapresupuestaria.gob.mx/es/PTP/Datos_Abiertos). Acuerdo Nacional en Inversión en Infraestructura del Sector Privado. Disponible en: <https://www.proyectosmexico.gob.mx/wp-content/uploads/2020/08/Acuerdo-Nacional-de-Inversi%C3%B3n-en-Infraestructura.pdf>



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



@CEFP\_diputados



Centro de Estudios de las Finanzas Públicas