

- **Programa de Rescate Carretero**
 - **(FARAC)**

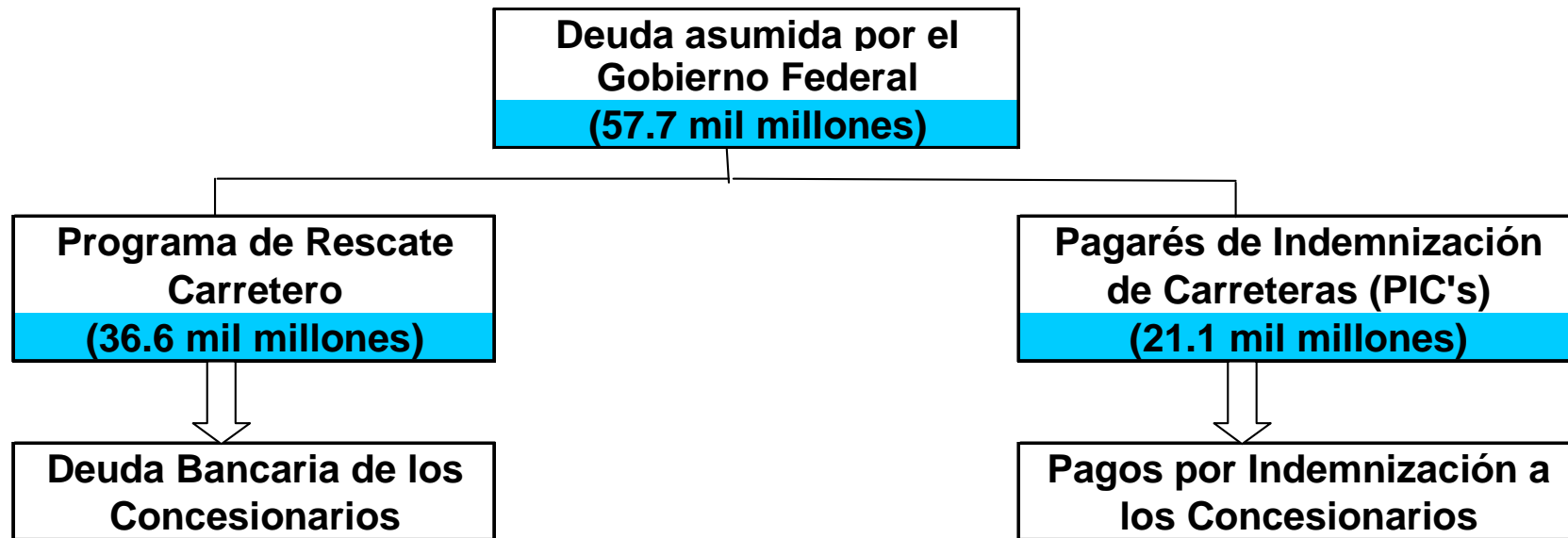
Julio de 2007

- Durante la Administración del Presidente Carlos Salinas y frente a la necesidad de cuantiosas inversiones para ampliar la red carretera federal, garantizar su mantenimiento y su operación eficiente, se decidió concesionar al sector privado 52 autopistas de la red federal de carreteras, con una vigencia de hasta 50 años.

Rescate carretero

- En 1997, ante los problemas financieros que presentaban las empresas operadoras de las autopistas concesionadas, el gobierno federal decidió rescatar 23 de las 52 autopistas concesionadas, asumiendo un adeudo de 57.7 mil millones de pesos, (36.6 mil millones de deuda bancaria por el Programa de Rescate Carretero y 21.1 mil millones para el pago de Pagares de Indemnización de Carreteras PIC's).

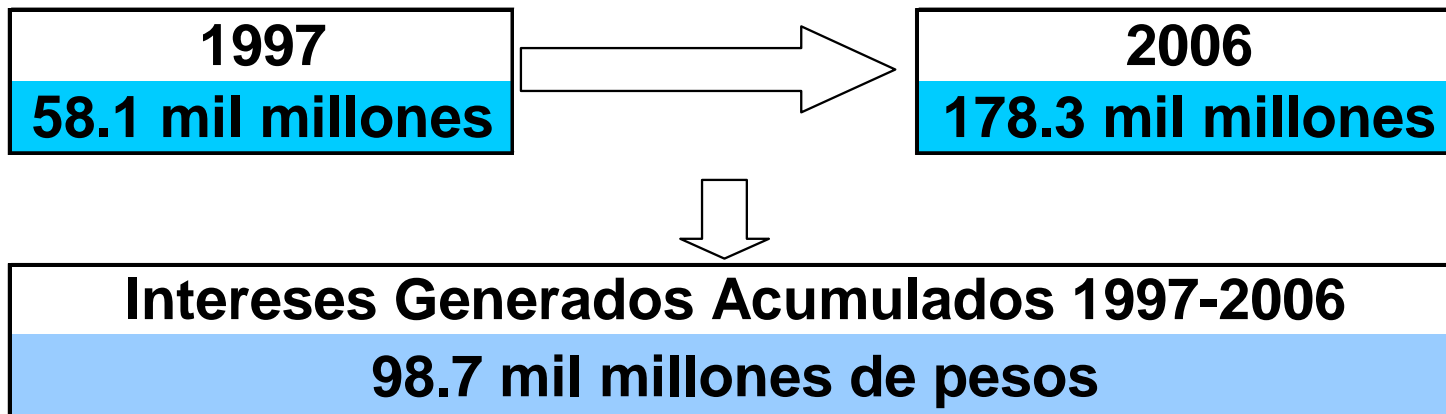
Deuda asumida por el Gobierno Federal



- Al cierre de 1997 el costo total del rescate carretero ascendió a 58.1 mil millones de pesos, al cierre de 2006 llegó a 178.3 mil millones de pesos, lo que significó un crecimiento de 206.7 por ciento en dicho periodo, generándose intereses acumulados por 98.7 mil millones de pesos en igual periodo.

Costo del Rescate Carretero

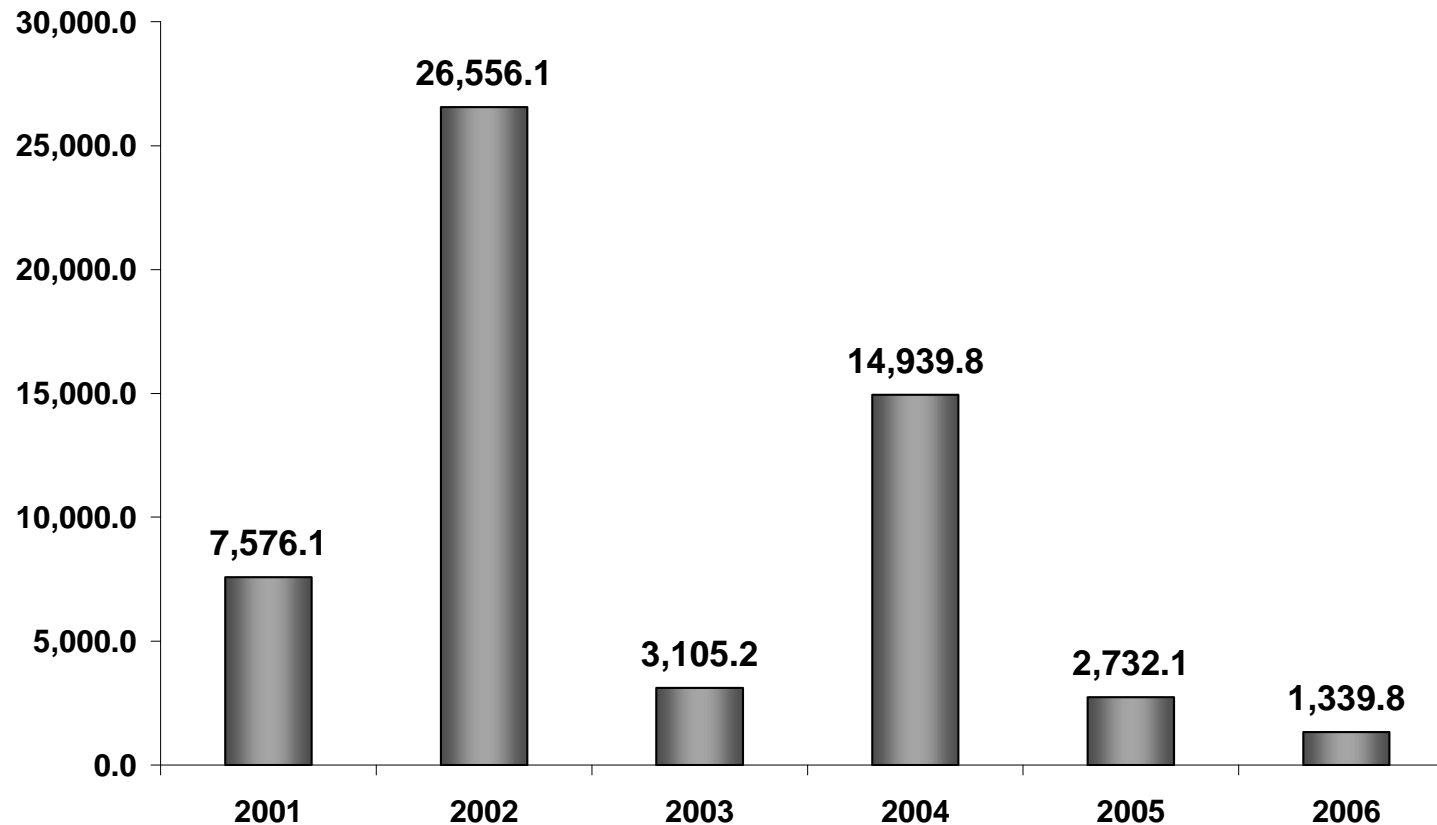
Costo Total del Rescate Carretero



Requerimientos Financieros del FARAC **CEFP**

- En 2001, los Requerimiento Financieros del FARAC ascendieron a 7.6 mil millones de pesos y en 2006 fueron de 1.3 mil millones de pesos, sin embargo, cabe aclarar que las obligaciones del FARAC son autofinanciables ya que éstas se cubren con los ingresos generados por los peajes de las carreteras que administra el propio Fideicomiso, por lo que no se requieren apoyos del Gobierno Federal vía transferencias.

Requerimientos Financieros Anuales del FARAC, 2001-2006
(millones de pesos corrientes)





Saldo histórico de los Requerimientos Financieros del FARAC

CEFP

- Al cierre de 2006, el saldo histórico de los Requerimientos Financieros del FARAC ascendió a 160.7 mil millones de pesos y representaron el 1.8 por ciento del PIB.
- Al primer trimestre de 2007, los requerimientos financieros del FARAC fueron de 788.6 millones de pesos, lo que significó un aumento de 6.2 por ciento en términos reales respecto al primer trimestre de 2006.
- Con ese aumento, el saldo histórico de los requerimientos ascendieron a 161 mil 478.5 millones de pesos al cierre de marzo de 2007, lo que en términos del PIB representó una disminución, pasando de 1.8 por ciento al cierre de 2006 a 1.7 por ciento en el primer trimestre de 2007.

Requerimientos Financieros del Sector Público (RFSP)^{*/}, 2006-2007^{p/}
(millones de pesos)

Concepto	Enero-Marzo		Variación % Real
	2006	2007	
1. Balance tradicional	49,908.2	102,436.3	97.2
2. Requerimientos financieros por PIDIREGAS	-30,427.8	-31,840.0	0.5
3. Requerimientos financieros del IPAB	-4,032.4	2,305.7	n.a.
4. Adecuaciones a los registros presupuestarios	-6,285.1	-7,551.2	15.4
5. Requerimientos financieros del FARAC	-713.3	-788.6	6.2
6. Programa de deudores	-1,947.6	-1,491.5	-26.4
7. Banca de desarrollo y fondos de fomento	5,701.1	8,252.0	39.0
8. RFSP (1+2+3+4+5+6+7)	12,203.1	71,322.8	461.4
9. Ingresos no recurrentes	14,952.7	21,102.6	36.5
10. RFSP sin considerar ingresos no recurrentes	-2,749.6	50,220.2	n.a.

Nota: Las sumas pueden no coincidir debido al redondeo.

p/ Cifras preliminares. n.a. no aplica.

*/ 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.

Saldo histórico de los Requerimientos Financieros del FARAC

Saldo Histórico de los Requerimientos Financieros del Sector Público

AÑO	FARAC	Proporción del PIB	Variación Nominal
	(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	160,689.9	1.8	0.84
2007 ^{1/}	161,478.5	1.7	0.49

1/ Cifras preliminares sujetas a revisión (SHRFSP, Abril 07).

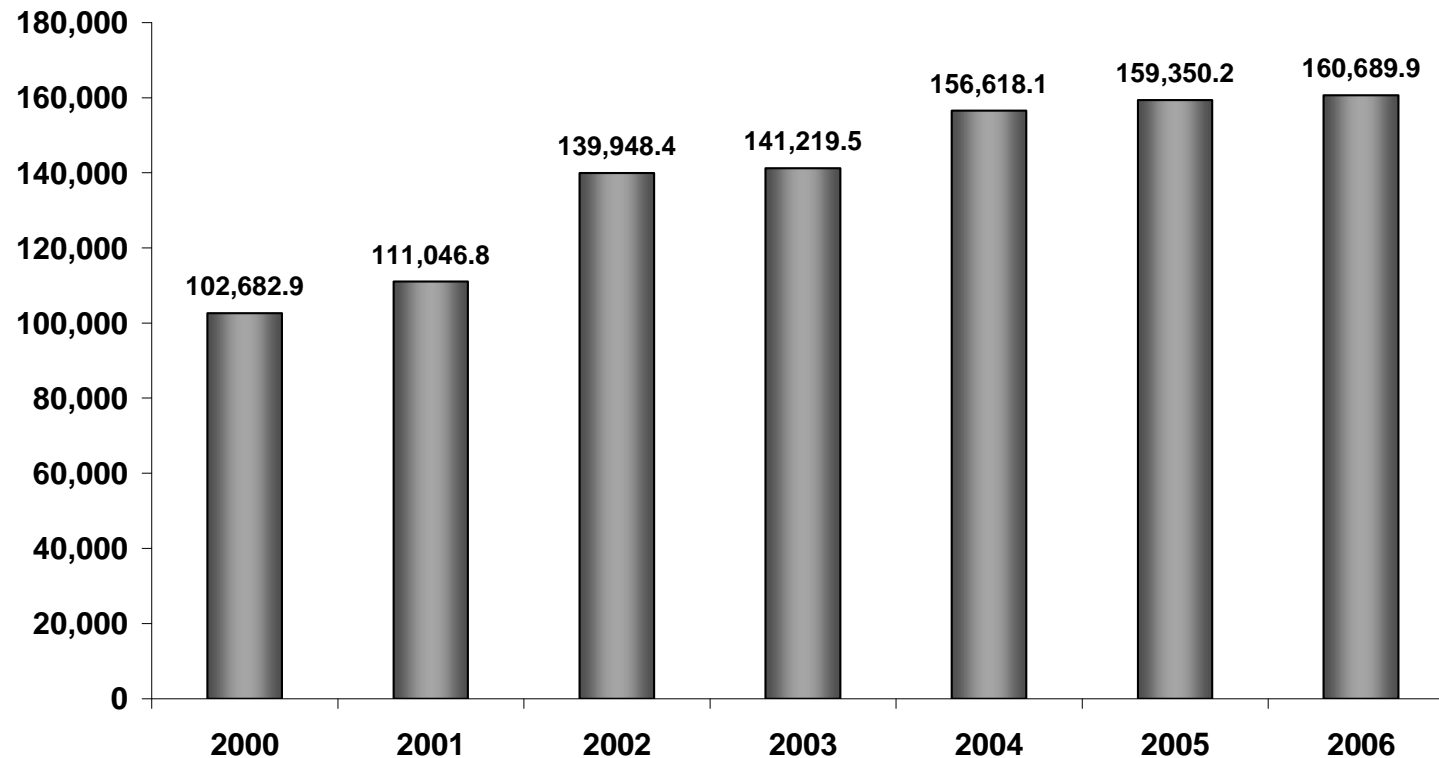
2/ Las cifras de 2001 a 2004 pueden no coincidir con reportes anteriores debido a que las cifras son sujetas a revisiones por la SHCP.

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.

Saldo histórico de los Requerimientos Financieros del FARAC

Saldo Histórico de los Requerimientos Financieros del FARAC, 2000-2006
(millones de pesos corrientes)



□ **NUEVOS ESQUEMAS DE CONCESIONES**

Nuevo Esquema de Concesiones

- El nuevo esquema de concesiones fue diseñado por la SCT y Banobras para el desarrollo de infraestructura carretera con participación del sector privado.
- Se compone de capital de riesgo privado, créditos bancarios y recursos públicos (federales y estatales) de acuerdo a proporciones determinadas con base en las características propias de cada proyecto; con lo que se espera obtener tasas de rentabilidad razonables para el capital privado y un uso más eficiente de los recursos públicos
- Principales características del esquema:
 - Las concesiones son otorgadas mediante licitación pública
 - Los proyectos ejecutivos y los estudios de impacto ambiental de las obras son entregados por la SCT a todos los licitantes
 - El gobierno establece las tarifas medias máximas a cobrar en la vía y establece las reglas para su actualización periódica según el comportamiento de la inflación, de manera que resulten acordes con la capacidad de pago de los usuarios
 - El plazo de concesión es fijo, con un máximo de 30 años, conforme a la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal

Nuevo Esquema de Concesiones

- El gobierno realiza una aportación inicial de recursos públicos a cada proyecto
- El gobierno se compromete a efectuar una aportación subordinada, en caso necesario, para asegurar el pago de los créditos usados para la construcción de las obras
- Se adjudican al participante cuya propuesta técnica y financiera cumple con los requisitos establecidos en las bases del concurso y solicita el menor monto total de recursos públicos
- Los derechos de vía liberados son entregados por el gobierno al licitante ganador
- En caso de que la inversión privada se recupere antes de lo esperado, el excedente se compartirá, conforme a reglas previamente acordadas, entre el concesionario y Banobras, en su calidad de aportante de recursos públicos al proyecto
- Ofrece a los inversionistas la oportunidad de participar en negocios rentables

- Los proyectos adjudicados hasta 2007 suman una longitud total de 712.2 kms y una inversión aproximadamente de 16 mil 700 millones de pesos.

TIPO DE OBRA	PROYECTO	LONGITUD (kms)	VALOR (millones de dólares)	CONCESIONARIO
Adjudicados		712.2	1,496	
	Libramiento de Matehuala	14.2	35	Omega
	Libramiento de Mexicali	41	62	Omega
	Amozoc-Perote	103	169	Facopsa*
	Tepic-Villa Unión	152	283	Inbursa
	Morelia-Salamanca	83	132	Peninsular
	Libramiento Norte de la Ciudad de México	223	575	Inbursa
	Libramiento de Tecpan	4	15	Omega
	Monterrey-Salttillo y Libramiento Poniente de Saltillo	92	225	nd

Avance actual del Programa de Concesiones

TIPO DE OBRA	PROYECTO	LONGITUD (kms)	VALOR (millones de dólares)
En Licitación		192.9	552
	Perote-Banderillas y Libramiento de Xalapa	60	229
	Arriaga-Ocozocoautla	93	205
	Libramiento de Irapuato	29.5	52
	Puente Internacional San Luis Río Colorado II	0.4	7
	Puente Internacional Reynosa "Anzaldúas"	10	59
En preparación		265.5	
	Libramiento de Chihuahua	41	65
	Libramiento de la Piedad y Acceso a autopista		
	México-Guadalajara	18	67
	Compostela-Las varas-Puerto Vallarta	89	nd
	Laguna Verde-Gutiérrez Zamora	91	nd
	Xoxtla-Tlaxcala y Libramiento de Tlaxcala	26.5	nd

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

PROYECTOS DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS (PPS)

- ❑ **OBJETIVO:** Modernizar y mejorar el servicio de tramos carreteros libres de peaje

- ❑ Principales criterios aplicados para elegir los tramos a modernizar bajo este esquema son:
 - ❑ Beneficio a elevado número de usuarios
 - ❑ Tramos de importancia regional y estatal
 - ❑ Dificultad de asegurar fuentes alternas de financiamiento
 - ❑ Énfasis en regiones con alto potencial de desarrollo

- Concesión otorgada bajo licitación pública que asegura al concesionario el derecho de que se le adjudique el contrato de prestación de servicios
- El contrato establece una asociación entre la Secretaría y una empresa privada para diseñar, financiar, construir, mantener y operar una carretera
- El plazo de contratación del servicio es fijo, de 15 a 30 años
- La prestación del servicio es realizada por la empresa privada a cambio de pagos periódicos trimestrales, que se basa en un mecanismo que considera la disponibilidad de la vía y su nivel de uso
- Cada licitante calcula un pago periódico en función de:
 - Costo de construcción y operación
 - Rendimiento sobre el capital aportado (incluyendo costos financieros)
 - Tránsito anual estimado en un rango específico
 - Período de contratación
- El Valor Presente Neto del flujo de pagos periódicos es la variable de decisión para el otorgamiento de la concesión, previa validación del cumplimiento de requisitos técnicos, legales y financieros.
- Una vez terminada la construcción, la carretera modernizada sigue operando como vía libre de peaje

AVANCE DEL PROGRAMA DE PPS

Los proyectos PPS adjudicados hasta 2007, suman una longitud total de 213 kilómetros y una inversión de casi 6 mil 853 millones de pesos.

AVANCE DEL PROGRAMA

TIPO DE OBRA	PROYECTO	LONGITUD (kms)	VALOR (millones de dólares)	CONCESIONARIO
Contratos Otorgados		213	583	
	Irapuato-La Piedad	75	161	CONIPSA
	Querétaro-Irapuato	93	314	FARAC
	Tapachula-Talismán con Ramal a Cd. Hidalgo*	45	108	
Contratos en proceso de licitación		229		
	Nuevo Necaxa-Tihuatlán	85	809	
	Nueva Italia-Apatzingán	32	69	
	Rioverde-Ciudad Valles*	112	479	
Próximas licitaciones		376		
	Mitla-Entronque Tehuantepec	163	nd	
	Zacatecas-Salttillo	213	109	
Proyectos en preparación		938		
	Acayucan-La Ventosa	170	nd	
	Apizaco-Calpulalpan	51	nd	
	Macuspana-Límite de Estados Campeche/Quintan Roo	434	nd	
	Arriaga-La Ventosa	137	nd	
	Salina Cruz-Huatulco	146	nd	

Fuente: Elaborado por el Centro de Estudios de las Finanzas Públicas de la H. Cámara de Diputados con información de la SCT y Standard & Poors.

- **CAMINOS Y PUENTES FEDERALES DE
INGRESOS Y SERVICIOS CONEXOS**
 - **(CAPUFE)**

- En 2006, CAPUFE administró una infraestructura propia de tres autopistas (122.9 kms) y 29 puentes, de los cuales 13 son internacionales. Operó por contrato, 4 mil 788.9 kms de autopistas, 8 puentes, en los cuales se incluyen 4 mil 485.3 kms de caminos y tres puentes de la Red del Fideicomiso de Apoyo al Rescate de Autopistas Concesionadas (FARAC).

- La presencia operativa de la entidad alcanzó una cobertura equivalente a 80 por ciento de la red nacional de autopistas de cuota.

CAMINOS Y PUENTES FEDERALES DE INGRESOS Y SERVICIOS CONEXOS (CAPUFE)

Infraestructura Operada por CAPUFE

Descripción	2005	2006
Autopistas	50	50
Longitud en kms.	4,890.3	4,911.8
Puentes	39	37
Red Propia		
Autopistas	3	3
Longitud en kms.	97.9	122.9
Puentes	29	29
Por Contrato		
Autopistas	47	47
Longitud en kms.	4,792.4	4,788.9
Puentes	10	8

Fuente: Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos, información presentada en la Cuenta de la Hacienda Pública, 2006.

Principales Obras Realizadas por CAPUFE

Descripción	Unidad de Medida	METAS 2006	
		Original	Alcanzada
Reconstrucción			
Carreteras	kilómetro	-	21.2
Conservación			
Puentes	Puente	29	28
Construcción y Modernización de Edificaciones			
Edificios	Edificios	1	1
Techumbre	Techumbre	3	3
Reforzamiento			
Puentes	Puente	4	4

Fuente: Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos, información presentada en la Cuenta de la Hacienda Pública, 2006.

□ PROCESO DE BURSATILIZACIÓN DE CARRETERAS

- ❑ **Bursatilización de carreteras:** es la operación financiera mediante la cual un proyecto carretero que tiene asociado una cuota de peaje, adelanta las cuotas de peaje y las recibe el día que se cierra el proceso de bursatilización.
- ❑ Está respaldada por las propias cuotas de peaje que se reciben diariamente de los usuarios y son acumuladas para proporcionar la operación, mantenimiento y el servicio de la deuda.

- **Requerimientos para la bursatilización de una carretera de peaje:**
 - Calificación de riesgo crediticio emitida por alguna de las agencias calificadoras de riesgo (Fitch Ratings, Moody's y/o Standard & Poors).
 - Estructura jurídica y de operación. en función al tipo de proyecto (proyecto concesionado por la Federación o por algún estado, proyecto estatal, o los que tiene el FARAC) dependerá la estructura jurídica que sea conveniente para que los inversionistas institucionales adquieran el papel. Debe existir certeza jurídica sobre la transferencia de los flujos, a favor de los inversionistas.

- **Calificación:** valida las proyecciones financieras en las cuales está soportado el modelo financiero, y los riesgos de la operación.
 - **Modelo financiero:** incluye datos de ingresos, gastos de operación mantenimiento menor y mayor, pagos asociados a la bursatilización (como son los pagos al fiduciario, a la CNBV, a la BMV, al representante de los tenedores, etc)
 - Considera un análisis de los flujos históricos de peaje y de los gastos de operación y mantenimiento que se han presentado.
 - Tener un aforo del flujo remanente después de gastos de operación y mantenimiento sobre el pago de deuda. Este aforo oscila entre 1.3 y 1.5 veces.
 - Se toma un parámetro de calificación que sirve como soporte de la calidad de servicio que el tramo presta a los usuarios. Las agencias calificadoras usualmente generan un escenario pesimista que les permite analizar cuál es el comportamiento del proyecto ante una crisis en los ingresos.
 - **Asesores externos:** Peritos expertos en tráfico y en mantenimiento del tramo. Determinan el gasto de mantenimiento menor y mayor que se considera conveniente para mantener el proyecto en óptimas condiciones y no deteriorar el servicio que se presta a los usuarios.
 - Analizan la competencia generada por las carreteras libres.
 - Son seleccionados por los inversionistas o por los garantes, que son quienes asumen los riesgos de manera directa.

- La bursatilización de carreteras puede estructurarse con diversas mejoras de crédito, entre ellas:
 - Fondos de reserva
 - Sobrecolateralizaciones: El valor presente neto de las cuotas de peaje es superior al valor de los recursos captados
 - Garantías de aseguradoras tipo monoliner: El asegurador tipo monoliner deberá recibir un proyecto calificado con cierto nivel de calificación (grado de inversión) y él, con su garantía, le subirá la calificación al título emitido. Se pretende que la tasa de interés que se obtiene del mercado al contar con un monoliner sea menor que la tasa de interés que se obtendría sin monoliner. El costo del monoliner debe ser absorbido por la diferencia en las tasas de interés, de lo contrario no tiene sentido su contratación.
 - En algunas ocasiones, las concesiones cuentan con garantía de ingreso o de rentabilidad.

- **Periodo de vigencia de la bursatilización:** es menor que el periodo de vigencia de la concesión, con el fin de cubrir cualquier faltante de recursos a los inversionistas.
- **Cobertura natural a la inflación.** Por lo general, las carreteras suben las tarifas de peaje conforme la inflación, de esta manera, es posible estructurar emisiones denominadas en Udi, toda vez que se tiene una cobertura de inflación natural.
- **Operador:** En el proceso de bursatilización de una carretera, el operador de la misma es un factor clave, toda vez que de él depende la recolección de las cuotas de peaje y su acumulación para servir la operación, el mantenimiento y la deuda. No puede haber desvíos de recursos.

□ **REPERCUSIONES SOBRE LA POLÍTICA DE
“CIELOS ABIERTOS” EN EMPRESAS DE
SERVICIO AÉREO DE CARGA**

Situación Actual del Mercado de Transporte Aéreo de Carga

- Actualmente, del total de carga transportada en servicio doméstico e internacional el 58.8 por ciento lo realizan empresas extranjeras y el 41.2 por ciento empresas nacionales. Una proporción similar se distribuye en el servicio de carga regular, es decir, el que realizan aeronaves normales de pasajeros de servicio civil.

**TOTAL DE CARGA TRANSPORTADA EN SERVICIO DOMESTICO E INTERNACIONAL
EN OPERACION REGULAR Y DE FLETAMENTO**
(Toneladas)

	LINEAS AEREAS		TOTAL	PARTICIPACION PORCENTUAL		
	NACIONALES	EXTRANJERAS		NACIONALES	EXTRANJERAS	TOTAL
2000	177,088.0	324,981.0	502,069.0	35.3	64.7	100.0
2001	178,352.5	280,861.3	459,213.8	38.8	61.2	100.0
2002	202,906.0	285,296.0	488,202.0	41.6	58.4	100.0
2003	195,075.0	301,930.2	497,005.2	39.3	60.7	100.0
2004	232,750.0	328,752.0	561,502.0	41.5	58.5	100.0
2005	267,242.0	332,522.0	599,764.0	44.6	55.4	100.0
2006	250,903.0	357,931.0	608,834.0	41.2	58.8	100.0

Fuente: Elaborado por el Centro de Estudios de las Finanzas Públicas de la H. Cámara de Diputados con datos de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT).

Situación Actual del Mercado de Transporte Aéreo de Carga

Carga Transportada en Servicio Regular

(Toneladas)

	LINEAS AEREAS		TOTAL	PARTICIPACION PORCENTUAL		
	NACIONALES	EXTRANJERAS		NACIONALES	EXTRANJERAS	TOTAL
2000	158,172.0	220,865.0	379,037.0	41.7	58.3	100.0
2001	151,640.6	199,713.3	351,354.0	43.2	56.8	100.0
2002	168,242.1	220,336.0	388,578.1	43.3	56.7	100.0
2003	161,022.0	249,229.2	410,251.2	39.2	60.8	100.0
2004	184,713.0	281,953.0	466,666.0	39.6	60.4	100.0
2005	237,527.0	291,765.0	529,292.0	44.9	55.1	100.0
2006	225,419.0	318,171.3	543,590.3	41.5	58.5	100.0

Fuente: Elaborado por el Centro de Estudios de las Finanzas Públicas de la H. Cámara de Diputados con datos de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT).

Situación Actual del Mercado de Transporte Aéreo de Carga

- El 60.9 por ciento del servicio internacional de fletamento, es decir, aquel que no está sujeto a itinerarios, frecuencias de vuelo y horarios, lo realizan empresas extranjeras y el 39.1 por ciento, empresas nacionales. En el servicio de carga se observa un mayor porcentaje del mercado cubierto por empresas extranjeras.

Carga Transportada en Servicio Internacional de Fletamento

(Toneladas)

	LINEAS AEREAS		TOTAL	PARTICIPACION PORCENTUAL		
	NACIONALES	EXTRANJERAS		NACIONALES	EXTRANJERAS	TOTAL
2000	18,916.2	104,116.0	123,032.2	15.4	84.6	100.0
2001	26,712.4	81,148.0	107,860.4	24.8	75.2	100.0
2002	34,664.0	64,959.0	99,623.0	34.8	65.2	100.0
2003	34,053.0	52,701.0	86,754.0	39.3	60.7	100.0
2004	48,037.2	46,799.0	94,836.2	50.7	49.3	100.0
2005	29,715.0	40,757.0	70,472.0	42.2	57.8	100.0
2006	25,484.3	39,760.0	65,244.3	39.1	60.9	100.0

Fuente: Elaborado por el Centro de Estudios de las Finanzas Públicas de la H. Cámara de Diputados con datos de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT).

Desventajas para la Industria del Aerotransporte Nacional

- La industria aérea estadounidense está subsidiada por el gobierno. Otorga 850 millones de dólares al año a las empresas de carga para que puedan usarlos en caso de necesidad extrema.
- Del sector del servicio de correo de Estados Unidos existen subsidios a diversas empresas.
- La Comisión de emergencia en caso de desastres (FEMA por sus siglas en inglés) otorga un subsidio a las empresas de carga en Estados Unidos.
- El gobierno de Estados Unidos otorga créditos blandos para la compra de aviones e insumos de la industria aérea.
- El precio del combustible es más barato en Estados Unidos que en México.

Desventajas para la Industria del Aerotransporte Nacional

- No existe reciprocidad efectiva, ni los mercados estadounidenses y mexicanos son equivalentes, como se establece en el Acuerdo de Política Aeronáutica, debido a que tanto las flotas de las empresas estadounidenses como el mercado son, en número, mayor al parque aeronáutico de carga en México. En México se cuenta con una flota de 47 aviones exclusivos para carga.
- Los costos de las empresas mexicanas se realizan en dólares, por lo que fluctúan en mayor proporción que los estadounidenses.
- Anteriormente se intentó la apertura de cielos en servicio al pasajero, lo que ocasionó la llamada “guerra de tarifas” que afectó a la industria nacional debido a que estas no cubrían los costos de operación. Asimismo, la excesiva disminución de las tarifas afectó a la industria del autotransporte de pasajeros.
- Problemas de infraestructura aeroportuaria