



Primera  
Convención Nacional Hacendaria

# Mesa de Gasto Público

## **Propuesta ejecutiva en materia de Infraestructura Carretera**

**Junio de 2004**



Primera  
Convención Nacional Hacendaria

## **MESA DE GASTO PÚBLICO INFRAESTRUCTURA CARRETERA**

---

### Contenido

1- Diagnostico de la Infraestructura Carretera en México.

2- Propuesta en Materia de Gasto Público en materia de infraestructura Carretera.

a) Propuesta de Distribución Competencial.

b) Propuesta de Mecanismos de Gasto Público



Primera  
Convención Nacional Hacendaria  
**MESA DE GASTO PÚBLICO**  
**INFRAESTRUCTURA CARRETERA**

---

## 1- Diagnostico de la Infraestructura Carretera en México.

### Características de la red carretera nacional

<b>Federal</b>	<b>47,640 km</b>
Carreteras Federales Libres	41,560
<b>Autopistas de cuota</b>	<b>6,080</b>
<b>Estatal</b>	<b>65,435 km</b>
Carreteras estatales libres	64,705
Autopistas estatales de cuota	730
<b>Caminos rurales</b>	<b>160,185 km</b>
<b>Brechas</b>	<b>60,557 km</b>
<hr/>	
<b>TOTAL</b>	<b>333,817 km</b>

Los presupuestos públicos son y serán insuficientes para alcanzar los niveles de inversión deseables

Las metas en materia de modernización y conservación del patrimonio carretero del país suponen requerimientos de inversión que no se alcanzarán con las asignaciones presupuestales

Los presupuestos públicos para infraestructura no son suficientes para atender las necesidades existentes

Se requieren nuevas opciones de inversión que, combinando recursos públicos y privados, permitan acelerar la ejecución de las obras

## 2- Propuesta en Materia de Gasto Público en materia de infraestructura Carretera.

### a) Propuesta de Distribución Competencial.

#### Legislación

La red carretera nacional esta dividida por su jurisdicción conforme a los órdenes de gobierno en redes federal, estatal y municipal.

En este contexto, la federación participa con los estados en el fomento a la participación social y privada en el desarrollo de infraestructura carretera y en la prestación de servicios conexos. El objetivo es dotar al país de la infraestructura que provea el apoyo a las actividades económicas de importancia local, regional y nacional.



Primera  
Convención Nacional Hacendaria  
**MESA DE GASTO PÚBLICO**  
**INFRAESTRUCTURA CARRETERA**

---

Considerando las características de la red carretera nacional y las jurisdicciones de los diferentes tipos de caminos, para la distribución de competencias se acordaron incorporar a la matriz homologada, tres subfunciones relacionadas con infraestructura carretera y en cada una de éstas, un siguiente nivel de desagregación que atiende al tipo de red carretera consistente en: 10.1 Fomentar la participación de los sectores social y privado en actividades productivas; 10.2.- Dotar de infraestructura de apoyo para actividades económicas; 10.3 Promover mercados para productos y servicios locales y la desagregación se refiere a la red federal libre, autopistas de cuota, cruces fronterizos, red rural y alimentadora, considerando los siguientes factores:

<b>Legislación.-</b>	Entendido como la función legislativa relacionada con el tipo de camino de que se trate.
<b>Política Pública.-</b>	Relacionado con la formulación de lineamientos y directrices de carácter público que afecten o promuevan el desarrollo de la infraestructura carretera para cada uno de los tipos de camino en los que se ha dividido.
<b>Regulación.-</b>	Relacionado con la parte operativa de la infraestructura carretera y con la normatividad aplicable en la construcción.
<b>Infraestructura.-</b>	En términos generales relacionado con la dotación de la infraestructura carretera y la jurisdicción de los caminos.
<b>Provisión.-</b>	Relacionado con los mecanismos económicos de inversión en infraestructura.
<b>Control.-</b>	Asociado a la operación de la infraestructura carretera.
<b>Fiscalización.-</b>	Relativo al control de avances físicos y financieros de los programas para cada uno de los tipos de caminos en los que se ha dividido la red, así como asociado a los mecanismos internos de control que aplican para los distintos mecanismos de provisión (inversión) en infraestructura.

### **Política Pública**

Como uno de los lineamientos estratégicos del programa sectorial de comunicaciones y transportes en materia de infraestructura, la política pública para este aspecto comprende la participación de los tres órdenes de gobierno y:

- Fomentar la participación del sector privado en la construcción, operación, explotación y mantenimiento de la infraestructura carretera a través de concesiones y mecanismos alternos como son los proyectos de prestación de servicios.
- Concentrar la prioridad en materia de carreteras federales en los 14 corredores troncales.
- Integrar mecanismos de financiamiento permanentes para los programas carreteros, a fin de ampliar su cobertura y su accesibilidad para toda la población.
- Incorporar la participación de estados y municipios en la planeación y desarrollo de carreteras conforme a sus ámbitos de jurisdicción y con base en las estrategias sectoriales.
- Fomentar la interconexión de la infraestructura de los diferentes modos de transporte, para lograr un sistema integral en el territorio nacional.

### **Regulación**



Primera  
Convención Nacional Hacendaria  
**MESA DE GASTO PÚBLICO**  
**INFRAESTRUCTURA CARRETERA**

---

Para mejorar la operación de la red carretera, se deben eliminar las condiciones que inhiben el uso óptimo de la capacidad instalada.

Los convenios específicos de delimitación de zona urbana o los de coordinación establecen con claridad la competencia de cada orden de gobierno en materia de regulación de la operación de la infraestructura carretera.

Por ejemplo, para los de delimitación de zona urbana se establece que la vigilancia queda a cargo de los municipios, pues es a éstos a los que una vez entregado el tramo y en adelante, les compete realizar las labores de conservación del tramo.

Participan también en esta materia la federación, los estados y los municipios pues existen ordenamientos legales que les otorgan atribuciones relacionadas con regulación. Por ejemplo:

Operación de carreteras y puentes de cuota.- la cual es regulada a nivel federal si se trata de concesiones federales, pero existe la posibilidad de que los estados hayan concesionado la construcción de un puente o autopista de cuota que estaría sujeto a regulación estatal. Sin embargo, dada la conexión de estas obras con tramos federales, es aplicable regulación de dos diferentes órdenes de gobierno y esto genera dualidad.

### **Infraestructura**

La promoción de la participación privada, de los estados y los municipios en la construcción de la infraestructura carretera cuenta con instrumentos tales como concesiones, convenios específicos de coordinación, convenios de reasignación y acuerdos interinstitucionales de colaboración.

Toda vez que el mecanismo de concesión es aplicable a nivel federal y en algunas entidades, compete tanto a la federación como a estados atender el desarrollo de los mecanismos que fomenten su participación y coordinación para el desarrollo de la infraestructura.

### **Provisión**

Para la provisión de recursos para el desarrollo de la infraestructura carretera se cuenta con los siguientes instrumentos:

- PEF
- Participaciones Federales a los Estados
- Convenios de reasignación de recursos federación-estados
- Convenios Específicos de Coordinación
- Incorporación de la participación privada a través de concesiones federales o estatales
- Proyectos de Prestación de Servicios a nivel federal

### **Fiscalización**



Primera  
Convención Nacional Hacendaria  
**MESA DE GASTO PÚBLICO**  
**INFRAESTRUCTURA CARRETERA**

---

Para la fiscalización de los programas en infraestructura carretera, ésta se desarrolla con apoyo de las Contralorías Estatales y la Secretaría de la Función Pública.

En cada convenio específico de coordinación o reasignación de recursos se establece una cláusula para cubrir los aspectos de fiscalización.

### b) Propuesta de Mecanismos de Gasto Público

- Fortalecer los mecanismos de coordinación regional para el establecimiento de programas carreteros.
- Promover la coordinación de programas sectoriales de nivel federal con los programas estatales y municipales a través de los consejos regionales de infraestructura.
- Armonizar los lineamientos, normatividad, especificaciones y regulación de operación entre ámbitos de gobierno (Construcción, operación, mantenimiento y señalización entre otras).
- Incorporar la participación de estados y municipios en la planeación y desarrollo de carreteras conforme a sus ámbitos de jurisdicción.

### Consideraciones de Financiamiento

Se requieren nuevas opciones de inversión que combinando recursos públicos y privados permitan acelerar en un esquema de gradualidad la ejecución de obras, para ello, se proponen los siguientes esquemas y mecanismos de financiamiento:

- Incorporación de participación privada (Concesiones).
- Convenios específicos de coordinación entre ámbitos de gobierno.
- Acuerdos interinstitucionales de colaboración.
- Crear una instancia financiera para el mantenimiento de carreteras federales, estatales y municipales, con cargo a los usuarios.
- Someter a la consideración de la Mesa de Ingresos la propuesta, en virtud de que en la mesa se recibieron propuestas de imposiciones fiscales a los usuarios, para la constitución de la instancia referida.