



Alternativas para el financiamiento de nueva infraestructura para el transporte: la experiencia de México

Lic. Jorge Nuño Lara



01 Introducción

02 Bases de regulación tarifaria

03 Ampliaciones de Objeto en Títulos de Concesión de Infraestructura Carretera

04 Aporte de las inversiones del sector privado, 2019-2024

4.1 Títulos de concesión modificados y otorgados

4.2 Renegociaciones financieras y modificaciones de Base de Regulación

05 Modalidades de financiamiento de infraestructura sin deuda pública

5.1 Proyectos de PNI con inversión mixta y resultados destacados

5.2 Áreas de oportunidad en los nuevos esquemas de participación privada

06 Consideraciones finales

Las necesidades de inversión en infraestructura superan siempre las capacidades del presupuesto público

Las concesiones en infraestructura:

- El Estado permite a un tercero la administración y explotación de un bien público, por un tiempo determinado, sin perder su rectoría
- Permiten atraer capital privado
- Se otorgan hasta por 30 años, con posibilidad de prórroga por un plazo equivalente
- SICT encargado de determinar características, especificaciones y bases generales de regulación tarifaria



-  El Gobierno puede concentrarse en atender **requerimientos de inversión en sectores prioritarios**
-  Las concesiones estimulan la inversión en infraestructura, **sin presionar el balance fiscal**
-  **Estrategia contracíclica** en un contexto de desaceleración económica

Tarifas iniciales

Determinadas por **Estudio de Asignación y Pronóstico de Tránsito de Referencia**, considerando:

- Tarifas
- Proyecciones de tráfico e ingresos de referencia
- Costo y capital inicial
- TIR ofertada por el inversionista

Actualización de tarifas

Se actualizan anualmente con base en la **inflación**

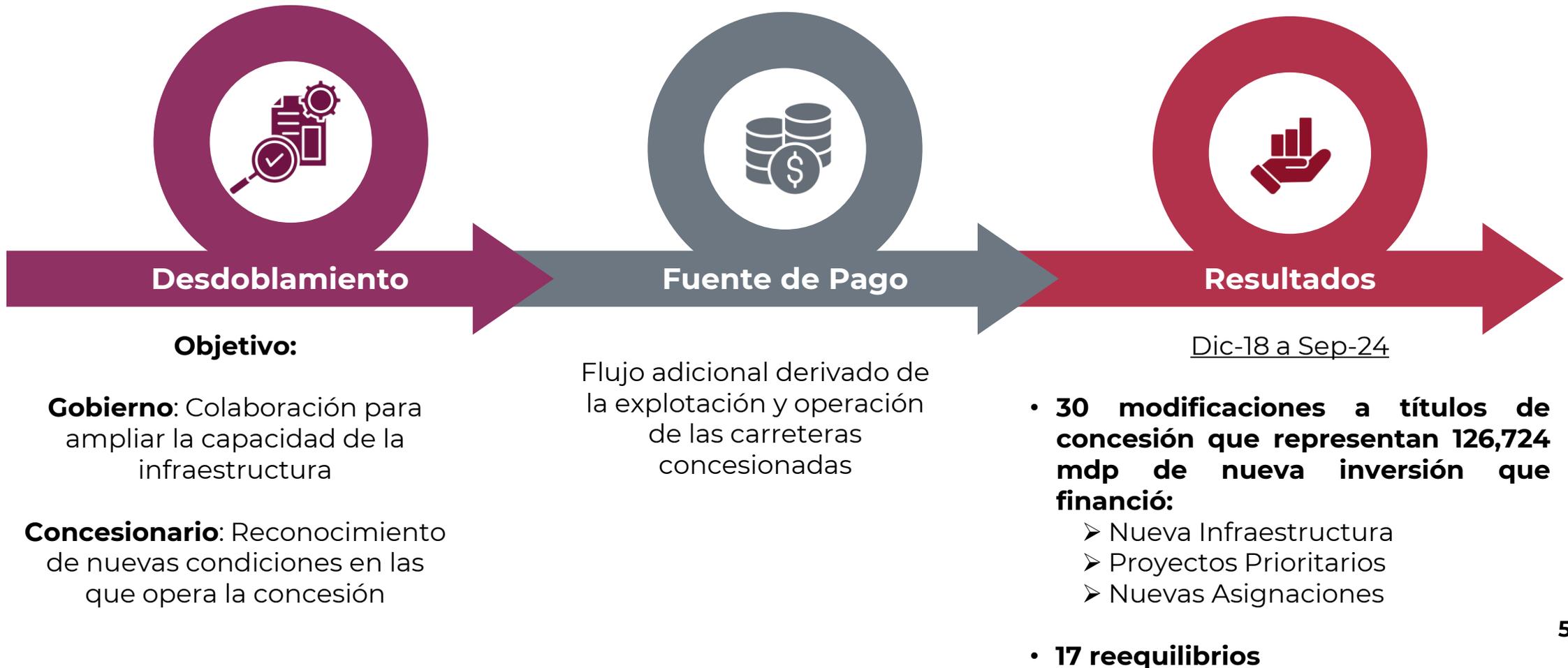
Equilibrio económico

Si las premisas iniciales se incumplen se reestablece el **equilibrio económico** del proyecto **POINT OF SALE**

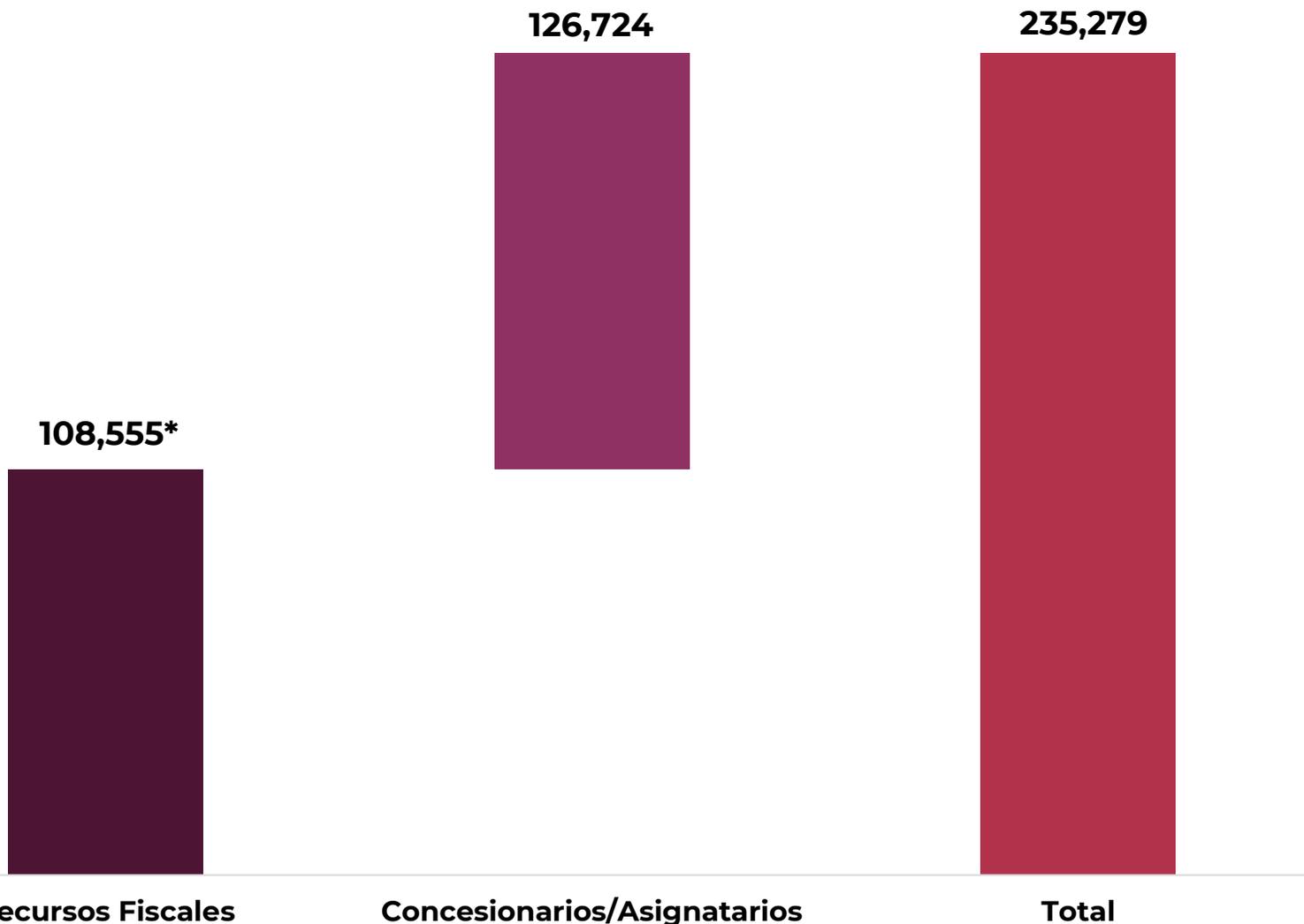
Aplica ante incrementos o retrasos en inversiones no atribuibles al desarrollador

3. Ampliaciones de Objeto en Títulos de Concesión de Infraestructura Carretera

- La SICT, de diciembre 2018 a septiembre 2024, amplió el objeto de 47 concesiones carreteras para generar nueva infraestructura, mediante un mecanismo denominado **desdoblamiento**:



4. Inversión en infraestructura carretera, 2019-2024



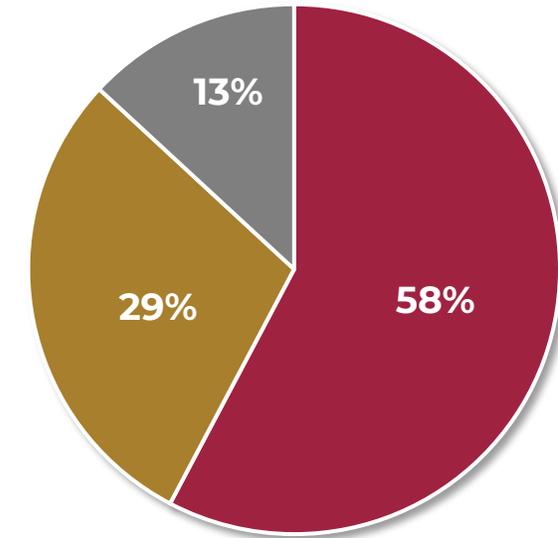
Inversión adicional de concesionarios/asignatarios (126,724 mdp)

- ✓ Es **1.2** veces más que la inversión ejercida con recursos fiscales
- ✓ Representa **~0.4%** del PIB
- ✓ Equivale a **56 mil mdp** de ingresos tributarios no petroleros (CGPE - SHCP)
- ✓ **~ 127 mil** empleos directos, y **~ 506 mil** empleos indirectos
- ✓ Ahorro de 1 a 3 hrs en tiempo de traslado

4.1 Títulos de concesión modificados y asignados



 **Total: 126,724 mdp**



73% de las modificaciones **no implicaron incremento de tarifas**



El concesionario pagó **1,103 mdp** a la Federación de contraprestación correspondiente a los ingresos brutos por peaje

*Asignación a Entidades Públicas

4.1 Títulos de concesión modificados y asignados



Nueva infraestructura
73,173 mdp



Reactivación de proyectos
36,958 mdp

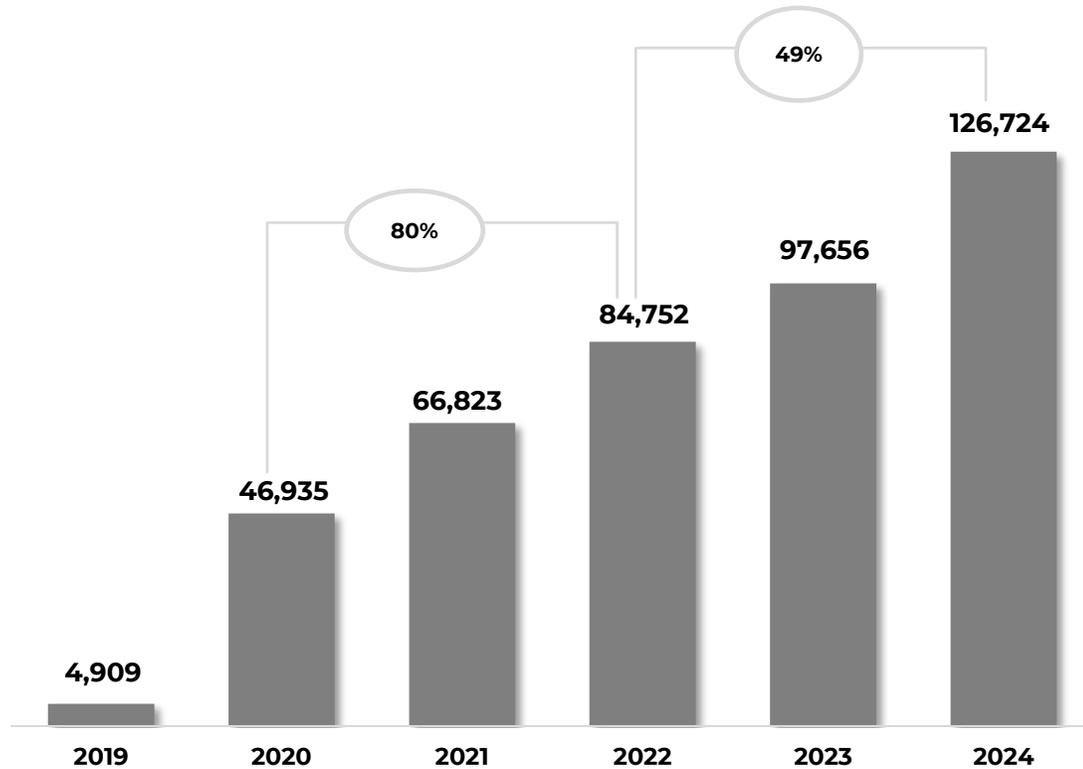


Nuevas asignaciones
16,593 mdp

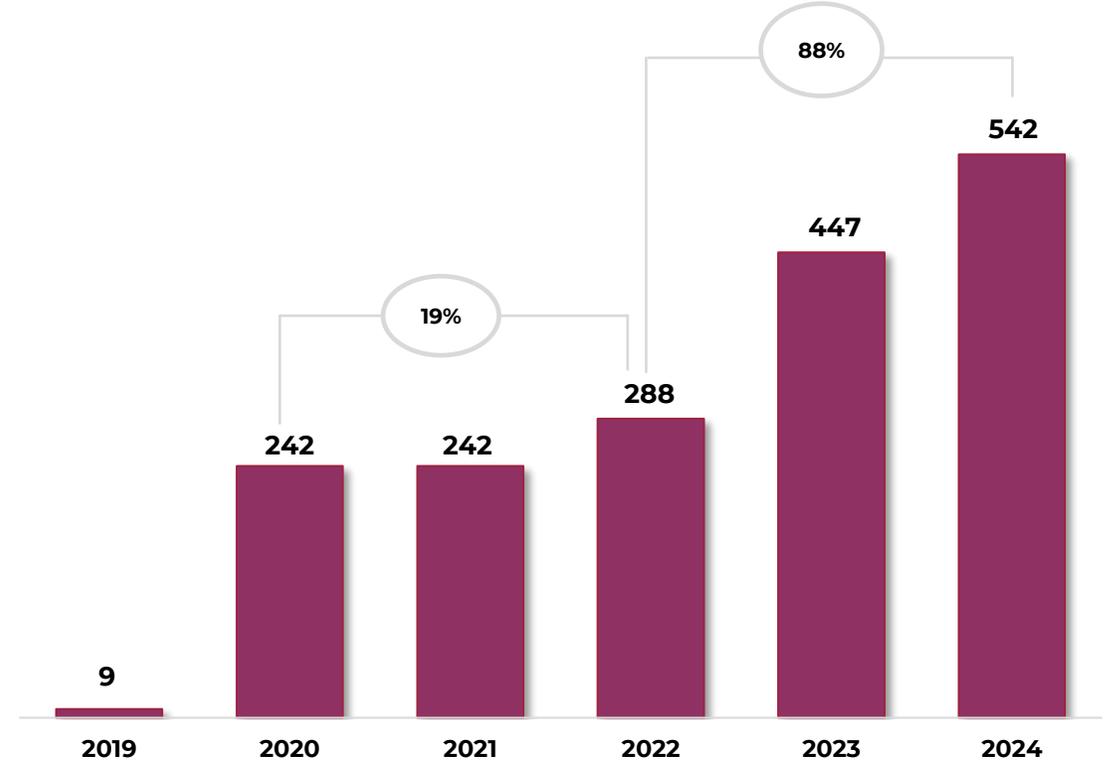
Total: 126,724 mdp

4.1 Títulos de concesión modificados y asignados

Inversión acumulada
(millones de pesos)

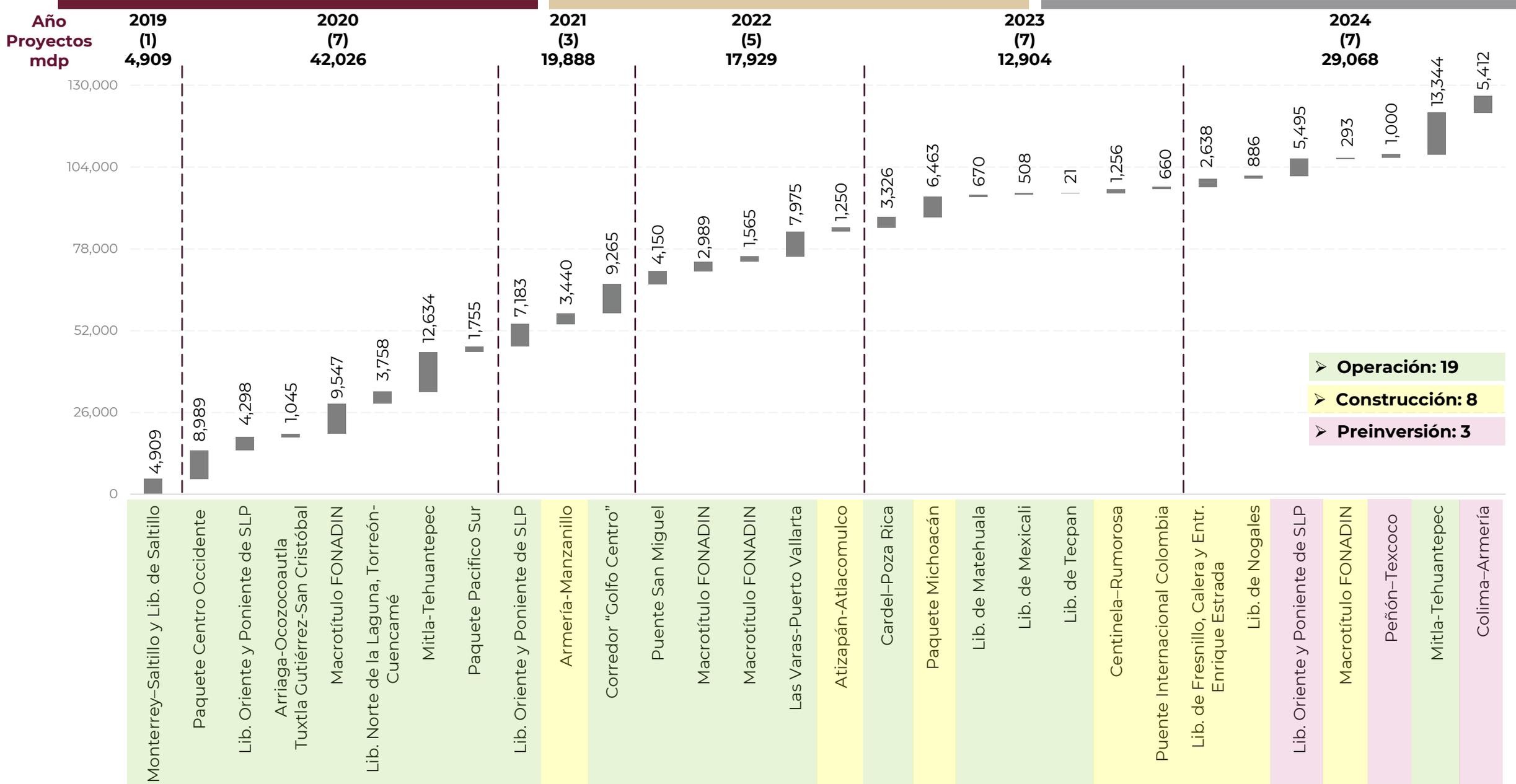


Meta acumulada
(kilómetros)



Monto y meta acumulados de acuerdo a la fecha de modificación de los Títulos

4.1 Títulos de concesión modificados y asignados: 30 proyectos / 126,724 mdp



4.1 Títulos de concesión modificados y asignados

Obras de conectividad AIFA concluidas

Título: Autopistas Corredor “Golfo Centro”

Asignatario: FONADIN



Mayor conectividad y movilidad al AIFA



Mejora la carretera México-Pachuca, reduciendo tiempos de traslado



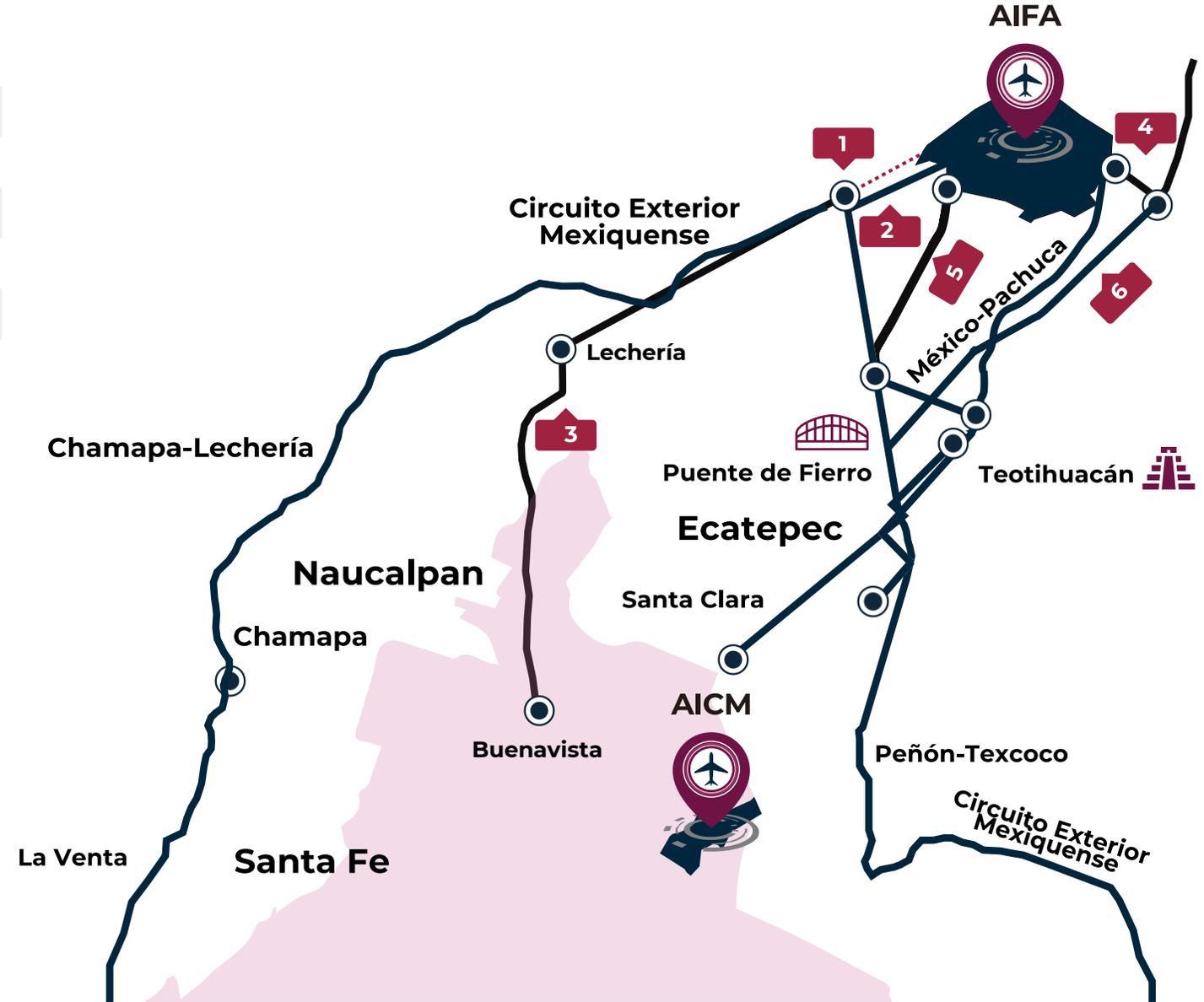
9 min de Ecatepec al AIFA por la Vía Libre Tonanitla



Obras beneficiadas por asignaciones	Inversión (mdp)
Acceso al AIFA Vía Libre Tonanitla	1,950
Camino a San Jerónimo	125
Entronque lado Este AIFA	350
Modernización México-Pachuca	2,640
Entronque México-Pachuca Libre	1,200
Viaducto de acceso México-Pachuca a vía libre Tonanitla	3,000
Total	9,265

Obras de conectividad AIFA

- 1 Distribuidor Acceso Principal AIFA
- 2 Acceso principal AIFA
- 3 Tren Suburbano Buenavista-AIFA
- 4 Acceso San Jerónimo
- 5 Acceso principal Libre Tonatitla
- 6 México - Pachuca



4.1 Títulos de concesión modificados y asignados

Título Durango – Yerbánis y Torreón – Cuencamé: Construcción del Libramiento Ciudad Juárez



Ahorro en tiempo: 50 minutos para el cruce a la frontera. Al pasar de 1 hora y 20 minutos a 30 minutos



Población beneficiada: 1,512,450 habitantes



Mejor conectividad en el corredor carretero México – Querétaro – Ciudad Juárez



Se conecta al Puente Internacional Guadalupe/Tornillo



Total	Inversión	2,895 mdp
	Meta	32 km, 2 entronques y 1 plaza de cobro

4.1 Títulos de concesión modificados y asignados

CMRO Puente Reynosa Pharr



Ampliación del puente de 4 a 8 carriles con longitud de 2.6 kms



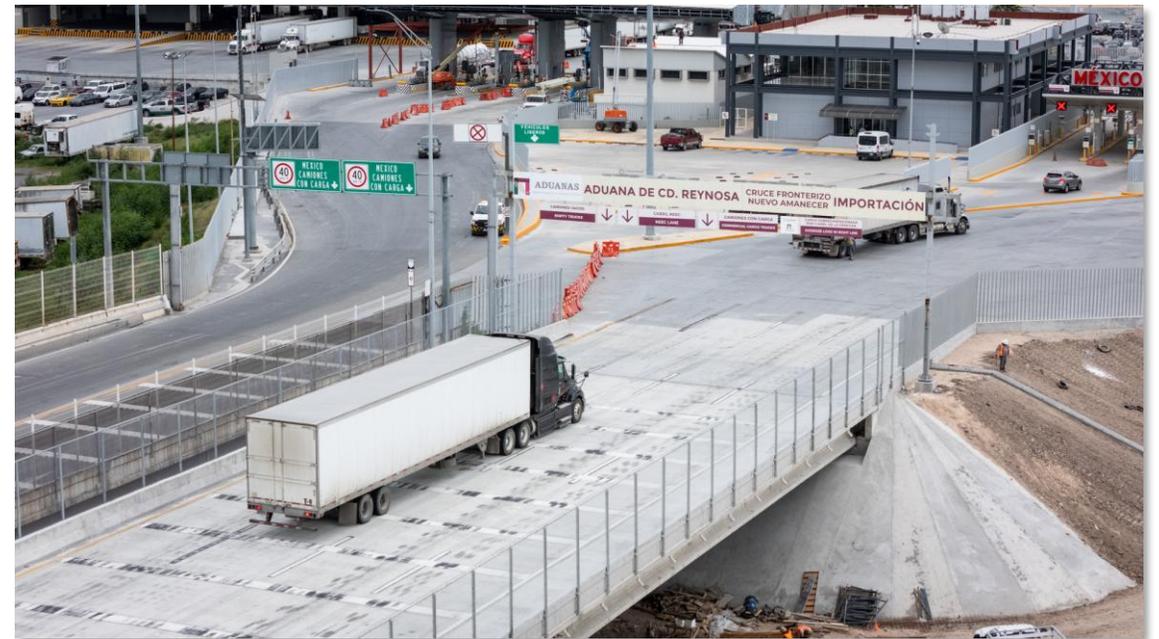
Modernización de plaza de cobro y del acceso a la carretera Matamoros-Reynosa total de 2.5 kms



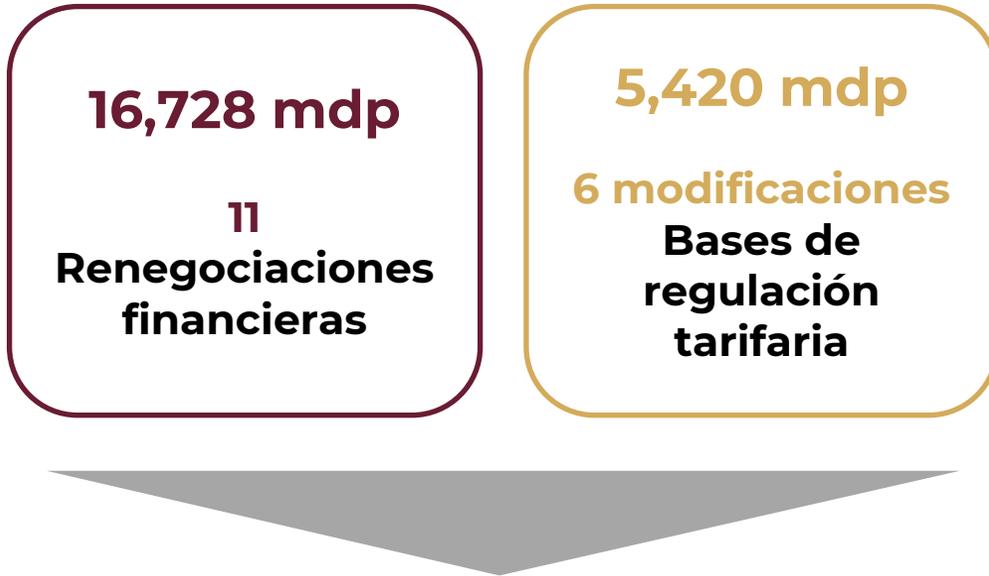
Reducción del 62% de tiempo de espera para cruce



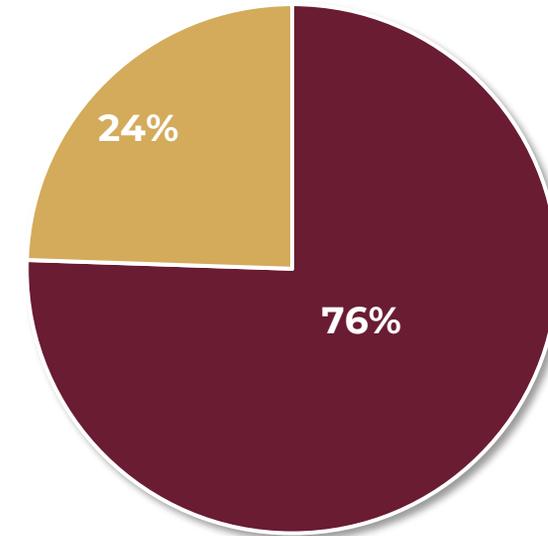
TDPA: 19,700 veh/día



Total	Inversión	2,000 mdp
	Meta	5.1 km de concreto hidráulico



 **Total: 22,148 mdp**



Mejoras realizadas en 2024:

- Acciones para una mejor asignación de riesgos
- Se ligó la actualización de tarifas al cumplimiento de estándares en las condiciones físicas de las autopistas
- Se introdujo nuevas tecnologías en la vialidad y plazas de cobro
- Se incluyó la figura de supervisor externo para vigilar el cumplimiento de las obligaciones del Concesionario

Adicionalmente, en coordinación con los concesionarios, se instrumentó la iniciativa **AIFA Pass**, que es un pase digital que permite a los viajeros del AIFA evitar el pago de peajes cuando se dirigen a esta terminal aeroportuaria



5. Modalidades de financiamiento de infraestructura sin deuda pública

Fiscales

Privados



Obra Pública



Recursos Estatales



**Obra Pública
Financiada por
Banca de
Desarrollo**



**Asignación
a Entidad
Pública**



**Coinversión en
activos del
Estado**



**Asignación
Pública Privada**



Concesión

Riesgos de diseño, construcción y operación a cargo del Gobierno

- Crédito al constructor garantizado con el contrato de obra pública

- Inversión privada a través de contratos de servicios:
 - CMRO
 - MRO
- Riesgos compartidos conforme a contrato

- Inversión privada para desarrollar activos públicos
- Riesgos a cargo del privado

- Inversión privada mediante CPS
- Participación accionaria minoritaria del privado

- Solo autofinanciables
- Riesgo a cargo del privado
- Se pueden realizar ampliaciones de objeto

5.1 Proyectos del PNI con inversión mixta y áreas de oportunidad en los nuevos esquemas de participación privada



- El Programa Nacional de Infraestructura de la SICT, para el periodo 2025-2030, contempla 5 proyectos con inversión mixta

Entidad	Carretera	Tipo de obra	Inversión (mdp)	Longitud (km)
Veracruz	Cordoba - Orizaba	Construcción A4	5,000	45
Veracruz	Cardel - La Tinaja y Ramal Puerto de Veracruz	Construcción A4	8,640	86
Tamaulipas	Puente Internacional Nuevo Laredo	Construcción A2	6,600	8
Michoacán	Nueva Italia - Lázaro Cárdenas	Construcción A2	10,425	156
Baja California	ByPass Tijuana - Ensenada	Construcción A4	3,500	24

Total=

34,165 mdp

319 km

C-MRO

SICT
Asigna concesión

FONADIN

Contrato con operador:

- Trabajos C-MRO
- Trabajos MRO



Construcción: suministro e instalación de infraestructura y equipamiento y aportación de capital de riesgo del 30% del monto total de la inversión inicial



Mantenimiento: periódico y rutinario



Rehabilitación: restauración estructural para mejorar el desempeño



Operación: servicios de peaje, emergencias, derecho de vía y conexos

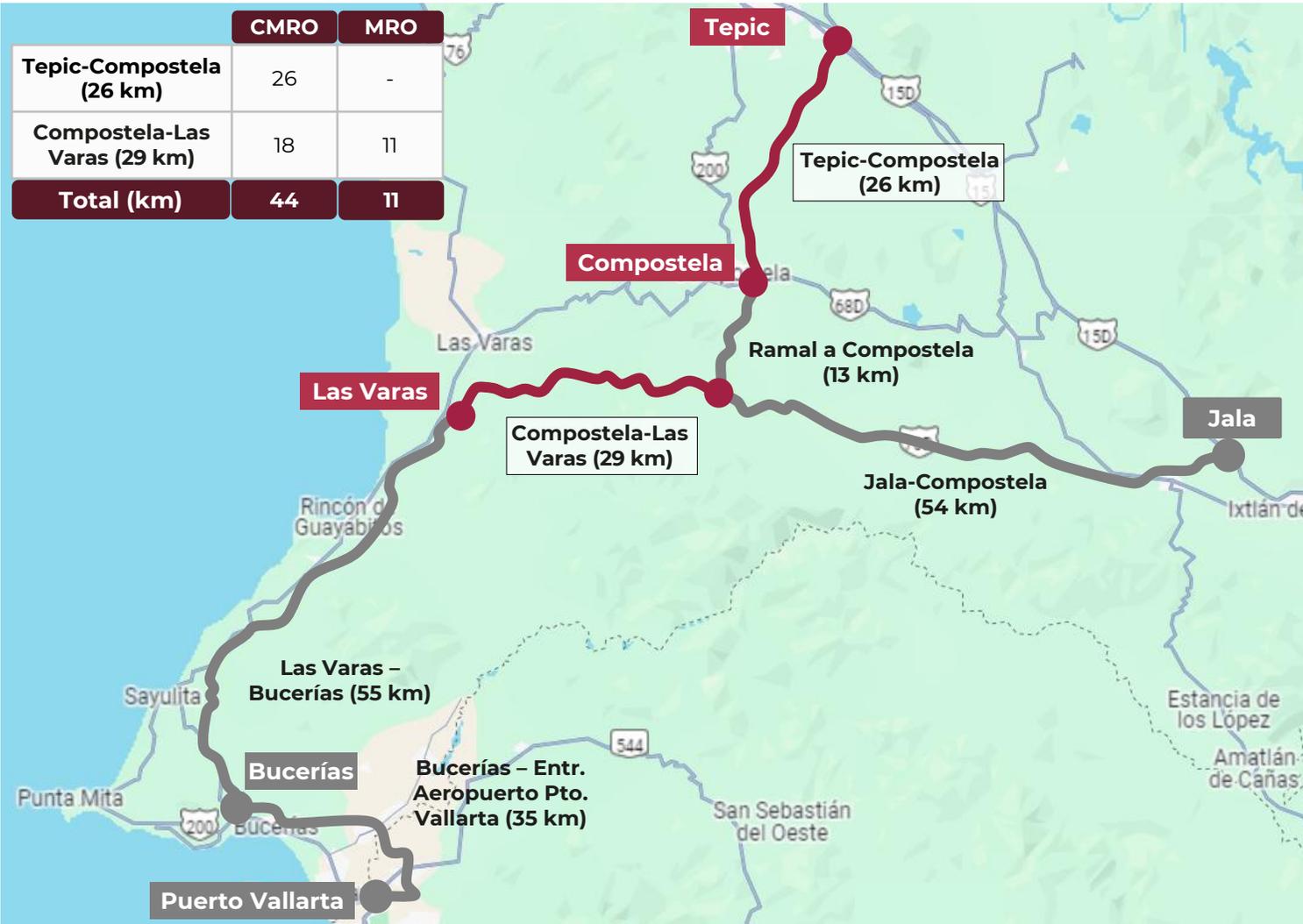


Fuente y mecanismo de pago: La cuota de peaje permite al fiduciario realizar pagos mensuales por disponibilidad y por precios unitarios de gestión integral de infraestructura vial y operación*



Riesgos transferidos a operador: etapa de construcción conforme al proyecto ejecutivo y DDV

Proyectos Nayarit



Inversión: 20,249 mdp

Meta: 213 km

Ahorro en tiempo:
De 3 hr 20 min a 1 hr 25 min entre los aeropuertos internacionales de Tepic y Puerto Vallarta

Empleos
• Directos: 20,249
• Indirectos: 80,996

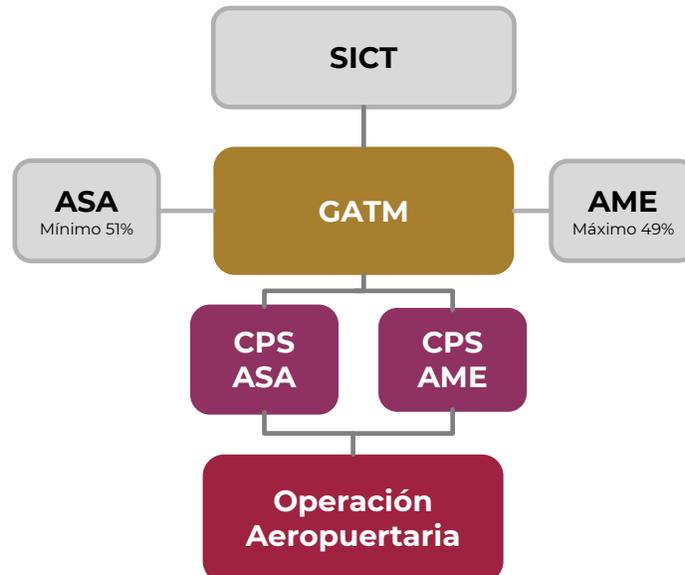
5.1 Coinversión en activos del Estado

Aeropuerto Internacional de Tepic

 Empresa de participación estatal mayoritaria creada por Decreto de Hacienda: GATM

 Permite inversión privada para desarrollar infraestructura aeroportuaria bajo el control del gobierno, a cambio de una participación minoritaria

 SICT otorgó a GATM concesiones de los aeropuertos de Tepic y Puerto Escondido, se desarrollan y promueven con capital y experiencia del socio privado



Este modelo permite al Gobierno mantener el control de las concesiones y decidir cómo, cuándo y hasta dónde puede participar el privado en la inversión y desarrollo de la infraestructura



SICT ha asumido los riesgos de la liberación de DDV y de construcción del proyecto, por lo que es necesario:

- Que los riesgos se distribuyan equitativamente entre los particulares y el Gobierno Federal, **sin intercambios**
- Que los riesgos sean asumidos por quien mejor los administre y retenga en el tiempo

El nuevo modelo debe considerar:



- ✓ Tarifas basadas en costo por servicio
- ✓ Base de activos, solo la necesaria, conforme a precios de mercado
- ✓ Deuda como *passthrough*
- ✓ Costos financieros de acuerdo a precios de mercado
- ✓ Riesgo de construcción integral y derecho de vía, a quien mejor lo administre y retenga, para evitar sobre costos y sobre plazo
- ✓ Calidad de rodamiento evaluada con nueva metodología y equipo avanzado
- ✓ Ajuste de tarifas por inflación, sujeto a calidad del servicio, pavimentos e infraestructura
- ✓ Criterio de asignación: menor tarifa y mayor contraprestación
- ✓ Supervisor Externo de Operación y Dictaminador de Accidentes Graves reportarán a la SICT

- 

En el sexenio anterior, las modificaciones de objeto y asignación de concesiones arrojaron inversiones equivalentes a **126 mmdp**, que permitieron construir nueva obra pública necesaria para la población y concluir proyectos que estuvieron pospuestos por años
- 

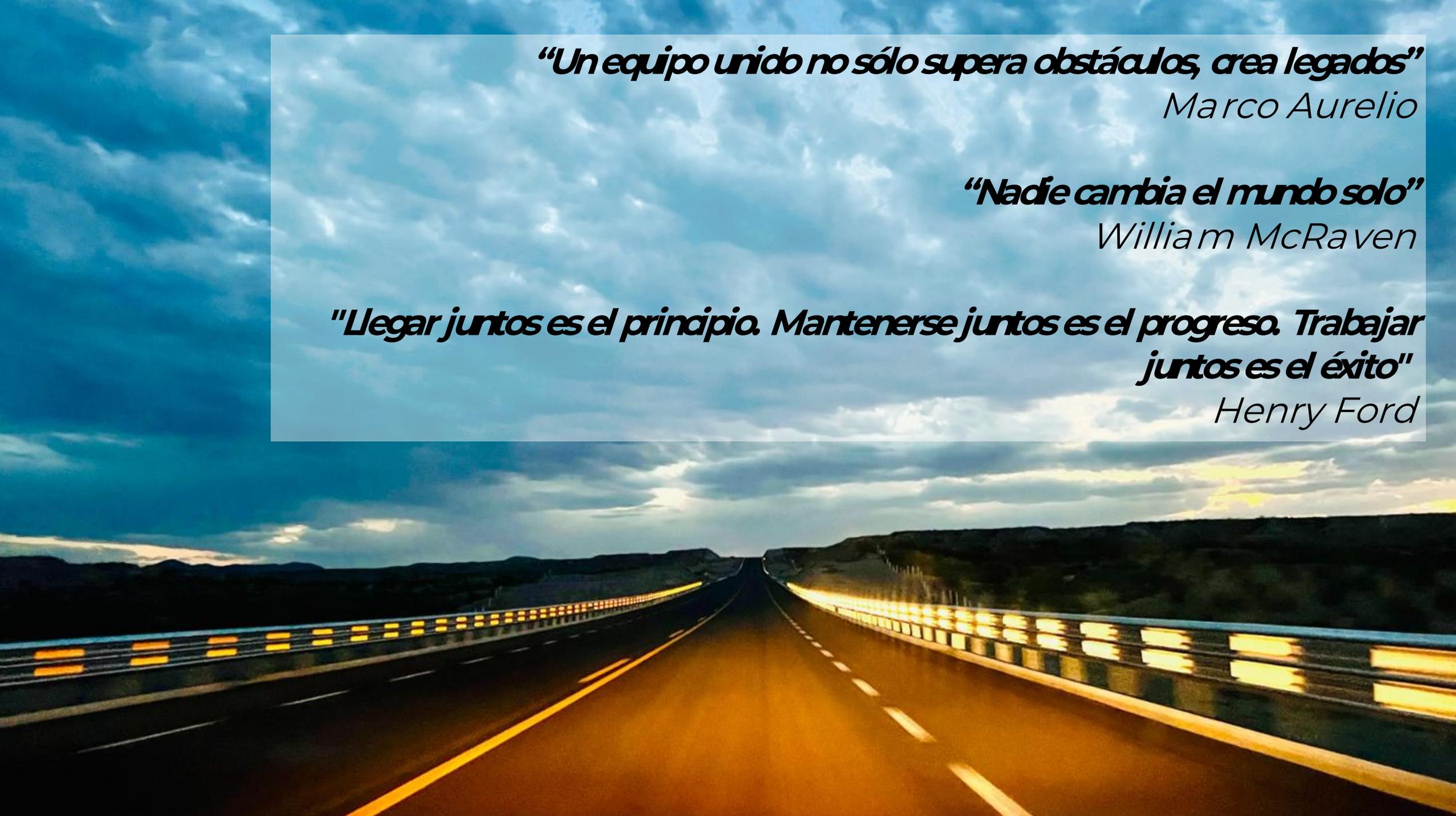
La Inversión adicional de concesionarios / asignatarios es **1.2 veces más que la inversión de recursos fiscales para proyectos prioritarios, lo que representa ~ 0.4% del PIB (56 mil mdp de ingresos tributarios no petroleros (CGPE - SHCP))**
- 

Estos esquemas de participación contemplan:

 - Infraestructura sin comprometer recursos públicos, permite financiar obras estratégicas, sin incrementar la deuda pública, ni afectar el presupuesto gubernamental
 - Produce un efecto multiplicador en la economía regional:
 - Más empleos directos e indirectos (**Proyectos Nayarit**)
 - Crecimiento de actividades turísticas (**Proyectos Nayarit**)
 - Expansión de servicios y mercancías (**Libramiento de Ciudad Juárez y Puente Reynosa Pharr**)
 - Fortalecimiento de polos de desarrollo (**Obras de conectividad AIFA**)
- 

El adecuado diseño de la participación de inversión privada ayuda a canalizar inversiones hacia la infraestructura pública, muy pertinente en un contexto de desaceleración económica

- ✓ Sin haber dado nuevas concesiones a privados se desarrolló infraestructura por un valor de **126 mmdp**
- ✓ Su preparación y ejecución requirió **menos tiempo**
- ✓ Los desdoblamientos permitieron **desarrollar nueva infraestructura** o mantener la existente, **sin comprometer los recursos** del estado
- ✓ La ejecución de los proyectos requirió de una **alta coordinación y participación activa** de la SICT en distintos órdenes de gobierno: **El trabajo en equipo fue la base para alcanzar el resultado**



“Un equipo unido no sólo supera obstáculos, crea legados”

Marco Aurelio

“Nadie cambia el mundo solo”

William McRaven

“Llegar juntos es el principio. Mantenerse juntos es el progreso. Trabajar juntos es el éxito”

Henry Ford



GRACIAS

jorge.nuno@gmail.com

