

Diagnóstico del Programa Presupuestario G0003 de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

⋮

**Denominado: “Supervisión, regulación, inspección,
verificación y servicios administrativos de
construcción y conservación de carreteras”.**

[Handwritten signatures and initials in blue ink]

Estructura General del Diagnóstico de Programa Nuevo, con base en la metodología denominada "Elementos mínimos a considerar en la elaboración de diagnósticos de programas nuevos"

1. Estructura General del diagnóstico de programa nuevo.

1.1 Antecedentes

2. Identificación y descripción del Problema. Los elementos que conforman este apartado son los siguientes:

- 2.1. Identificación y estado actual del problema.
- 2.2. Evolución del problema.
- 2.3. Experiencias de atención.
- 2.4. Árbol de problemas

3. Objetivos

- 3.1.- Árbol de objetivos.
- 3.2.- Determinación y justificación de los objetivos de la intervención.

4. Cobertura

- 4.1. Identificación y caracterización de la población potencial.
- 4.2. Identificación y caracterización de la población objetivo.
- 4.3. Cuantificación de la población objetivo.
- 4.4. Frecuencia de actualización de la población potencial y objetivo.

5. Diseño de la intervención. Se deberá definir:

- 5.1. Tipo de Intervención.
- 5.2. Etapas de la intervención.
- 5.3. Previsiones para la Integración y Operación del Padrón de Beneficiarios.
- 5.4. Matriz de Indicadores.
- 5.5. Estimación del Costo Operativo del Programa.

6. Presupuesto

- 6.1. Fuentes de financiamiento.
- 6.2. Impacto presupuestario.

1. Estructura General del diagnóstico de programa nuevo.

El Programa Presupuestario (PP) G0003 se creó hace varios años. Hasta el ejercicio fiscal 2013, los indicadores reportados dentro de la Matriz de Indicadores de Resultados (MIR) para este PP correspondían a la Dirección General de Desarrollo Carretero (DGDC). Para el ejercicio fiscal 2014, se incluye el ejercicio del gasto corriente de las cuatro Unidades Responsables (UR) de la Subsecretaría de Infraestructura: Dirección General de Carreteras (DGC), Dirección General de Conservación de Carreteras (DGCC), Dirección General de Desarrollo Carretero (DGDC) y la Dirección General de Servicios Técnicos (DGST). Por lo tanto, no se trata de un programa nuevo, sino una modificación a un programa existente, motivo por el que se presenta este diagnóstico.

1.1. Antecedentes

Dentro de la Subsecretaría de Infraestructura, se concentran los esfuerzos para la planeación, estudios, proyectos, construcción, conservación, desarrollo y, administración de inventario carretero nacional, y se realizan las funciones a través de sus cuatro UR's.

La DGDC, es responsable de la planeación de nuevos proyectos, analizando el factor costo - beneficio que cada obra presenta, para Integrar las distintas regiones que conforman nuestra nación, modernizando la red carretera federal, alimentadora y rural, a fin de proporcionar mayor seguridad.

La DGC, es la Unidad Responsable de elaborar y establecer las políticas y lineamientos de los programas de construcción y modernización de carreteras federales y de construcción, modernización, reconstrucción y conservación de caminos rurales y alimentadores; evaluarlos y darles seguimiento; elaborar con los Centros SCT, los estudios y proyectos para la ejecución de dichos programas; e informar a las autoridades correspondientes sobre los avances en la ejecución de las obras y servicios relacionados, entre otros.

La DGCC, es responsable de prestar los servicios de mantenimiento y conservación de la Red Carretera Federal Libre de peaje.

La DGST, es la Unidad Responsable de establecer los procedimientos y evaluar la red carretera federal, para conocer su estado físico, niveles de seguridad, la calidad de los servicios y los niveles de operación ; de elaborar, modificar y actualizar las normas técnicas de la Secretaría para la infraestructura del transporte e interpretarlas para su debida aplicación; proponer los procedimientos para la gestión de calidad y realizar la verificación de calidad en la construcción de obras viales; estudiar y proponer características, especificaciones y lineamientos que deben contener los proyectos de obras en el Sector, entre otros.

Por ello y en el ámbito de sus atribuciones, las Unidades Responsables referidas, llevan a cabo erogaciones para adquirir los bienes y servicios necesarios, para asegurar el desarrollo adecuado de sus funciones, programas y actividades sustantivas.

En el caso particular de la DGDC, dentro del PP G0003 se encarga de supervisar que los Proyectos para la Prestación de Servicios (PPS) se lleven a cabo de acuerdo con los títulos de concesión y sus respectivos contratos que al efecto se celebran entre la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y los prestadores de servicios, de los cuales a la fecha no se cuenta con indicadores para resultados relacionados con este tipo de proyectos.

2. Identificación y descripción del Problema

Resulta imprescindible contar con una infraestructura carretera mediante la cual se puedan comunicar las poblaciones de nuestro país, para que se realicen traslados seguros, que permitan el acceso de las comunidades a los servicios y mercados, mejorar la productividad con costos competitivos de servicios de comunicaciones y transportes y posicionar a México como plataforma logística a nivel internacional.

Debido a que los montos asignados en el Presupuesto de Egresos de la Federación (PEF), en sus diferentes programas para la construcción y modernización de carreteras y caminos rurales, así como para la conservación rutinaria y periódica a toda la red federal al ritmo que el país requiere ha resultado insuficiente para acelerar la creación de infraestructura, se han desarrollado alternativas de financiamiento en las que la iniciativa privada participa en los proyectos de inversión de infraestructura carretera, a fin de complementar los recursos presupuestales y desarrollar infraestructura con calidad y competitividad.

A partir del ejercicio fiscal 2014, la consolidación de la estructura programática de la Administración Pública Federal (APF), redujo el número de Programas Presupuestarios concentrando los indicadores de gasto corriente de las cuatro UR en el PP G0003.

Identificación de acciones



2.1. Identificación y estado actual del problema.

Las principales atribuciones de las UR asociadas al PP G0003 son: planear el desarrollo estratégico de la red federal de carreteras; realizar los procesos de licitación para el otorgamiento de concesiones de infraestructura carretera para generar un impacto en el desarrollo económico, social y regional; ofrecer a los usuarios de las carreteras las mejores condiciones de tránsito, seguridad, rapidez y eficiencia; propiciar el desarrollo y el eficiente funcionamiento del sistema nacional de carreteras y su conectividad con otros modos de transporte mediante la planeación, programación e instrumentación de estrategias de inversión; supervisar, dar seguimiento y evaluar operativa, técnica, normativa y financieramente con objeto de incrementar la calidad, continuidad y seguridad de los servicios que se ofrecen a la población; propiciar la competitividad de los sectores productivos y la integración regional del país.

Lo anterior, permite generar condiciones para que la movilidad de las personas sea integral, ágil, segura, sustentable e incluyente, y que se incremente la calidad de vida. Para ello es necesario contar con los recursos suficientes de gasto corriente para ministrar los bienes y servicios necesarios para el desarrollo de las actividades encomendadas.

A la fecha, los PPS no cuentan con indicadores para evaluar el cumplimiento de metas, lo que no permite medir las metas asociadas a los recursos asignados al PP objeto del diagnóstico.

Hasta el ejercicio presupuestal 2013, el ejercicio del gasto corriente de la DGC, DGCC y DGDC se encontraba en el PP G0003. La DGST ejercía sus recursos de gasto corriente en otro PP. A partir del ejercicio fiscal 2014, el PP G0003 contiene el ejercicio del gasto corriente de las cuatro UR.

2.2. Evolución del problema.

En junio de 2013, la SHCP propuso una modificación a la estructura programática de la Administración Pública Federal, la cual fue notificada a la DGPOP. Esta modificación tenía como propósito principal reducir el número de PP del Gobierno Federal. La propuesta consideraba que diferentes PP de modalidad "G" se eliminaran y en el caso de las UR de la Subsecretaría de Infraestructura sus actividades se integraran en el PP G003 "Supervisión, regulación, inspección, verificación y servicios administrativos de construcción y conservación de carreteras", el cual era reportado a través de la matriz de indicadores de resultados por la DGDC.

Dado que los recursos asignados en el PP G0003, corresponden actualmente al gasto corriente para dar atención a los programas de las cuatro UR y para efectuar los pagos a través de los Centros SCT de los PPS, se ha identificado que los indicadores para resultados deberían medir el gasto corriente de las cuatro UR de modo que se muestre si se están utilizando de manera adecuada los recursos.

2.3. Experiencias de atención.

A pesar de los esfuerzos realizados en la asignación de recursos presupuestales para el desarrollo carretero nacional, los montos de la inversión pública disponible para carreteras no han sido suficientes para atender la totalidad de las necesidades de infraestructura, por lo que en el año 2003 se desarrolló el Esquema de Asociaciones Público-Privadas que conforma tres modelos primordiales:

- Concesiones
- Proyectos para Prestación de Servicios (PPS)
- Aprovechamiento de Activos

A tres años de la puesta en marcha de estos Esquemas la revista Inglesa Project Finance, especializada en noticias sobre proyectos financieros, financiamiento de infraestructura, tendencias del mercado, precios de deuda, modelos de convenios y de riesgo, entre otros temas, calificó como "Negocio del año 2006", a dos proyectos carreteros de México:

- Irapuato-La Piedad, primer proyecto concesionado en el modelo PPS.
- México-Toluca, como el más grande proyecto de bonos estructurados en México.

Como consecuencia de la crisis económica y financiera sufrida a nivel mundial en años pasados, el ritmo en la oferta de financiamiento para proyectos de infraestructura específicamente en el Esquema de Asociaciones Público-Privadas en el sector carretero se vio sustancialmente disminuido. En respuesta, se instrumentaron estrategias para adaptar los tres modelos al nuevo entorno económico y financiero que permitiera dar continuidad a la expansión de la red carretera de nuestro país. Los principales efectos negativos de dicha crisis fueron los siguientes:

- Menor disponibilidad de recursos para el desarrollo de infraestructura (deuda y capital de riesgo).
- Créditos con mayores tasas de interés y menores plazos.
- Aumento de la Tasa Interna de Retorno (TIR) del capital invertido.
- Reducción del tamaño de los proyectos viables.
- Disminución del número de participantes en licitaciones, tanto del sector financiero como concesionario, y comportamientos más cautelosos.
- Reducción de ingresos por peaje.

Derivado de los factores anteriores y con objeto de asegurar la viabilidad de los proyectos carreteros, se replantearon diversos aspectos de los programas, entre los que destacan:

- Combinar carreteras existentes con carreteras por construir y reducir el tamaño de los paquetes de proyectos.
- Ofrecer financiamientos engrapados (créditos senior y subordinado) mediante Banobras y el Fondo Nacional de Infraestructura (FNI).
- Desarrollar algunos proyectos como obra pública con recursos del FNI para concesionarlos más adelante.
- Reestructurar algunas concesiones existentes para permitir el desarrollo de nueva infraestructura.
- Diseñar un segundo paquete de proyectos PPS.
- Abrir opciones para el financiamiento de obras con participación de Afores.
- Revisar los documentos de las licitaciones para facilitar la participación de los licitantes.
- Mejorar el entorno regulatorio, en particular para liberar el derecho de vía.
- Participación de la banca de desarrollo internacional (BID y BM)

En la actualidad, la red carretera mexicana requiere de mayores inversiones para construir carreteras nuevas, ampliar la capacidad de las existentes, conservar en buenas condiciones físicas los tramos en servicio de toda una infraestructura vasta y compleja que incluye carreteras federales, carreteras alimentadoras, caminos rurales y autopistas de cuota. A pesar del aumento en el monto de los recursos públicos destinados a carreteras, éstos no han sido suficientes para atender sus necesidades; por lo tanto, se vuelve indispensable que las fuentes públicas de financiamiento del programa carretero de la SCT se complementen con recursos provenientes de Asociaciones Público-Privadas.

Lo anterior, de acuerdo con capítulo V del libro "Diseño y Gestión de Proyectos Carreteros en Asociaciones Público-Privadas". <http://www.sct.gob.mx/carreteras/direccion-general-de-desarrollo-carretero/publicaciones/libros/>.

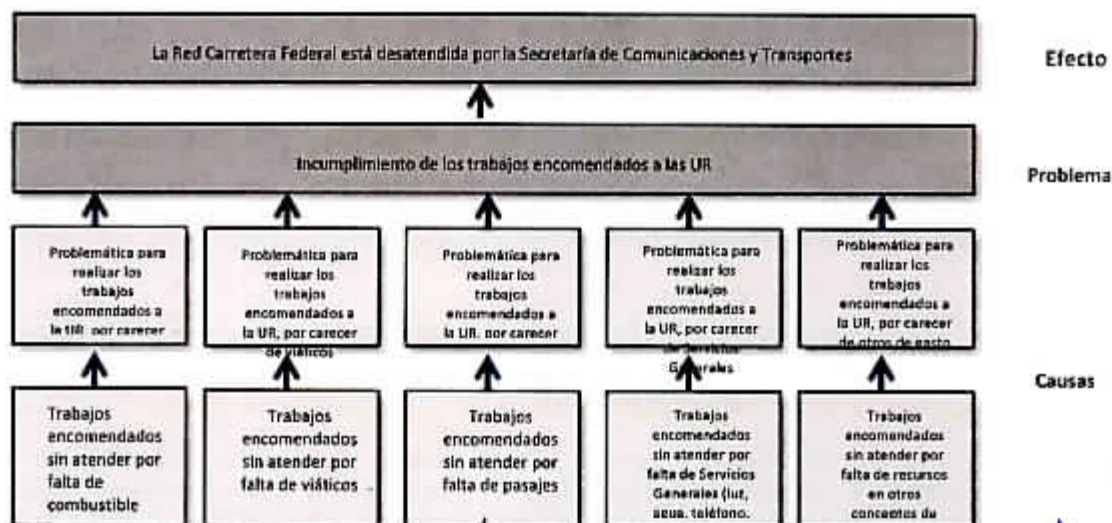
Actualmente, el PP G0003 atiende la necesidad de cubrir gasto corriente de la DGC, DGCC, DGDC y DGST, para lo cual identifica y cuantifica los gastos que se ejercen para generar los bienes y los servicios que se requieren, para el control eficiente y eficaz del gasto que representa el consumo de combustible, viáticos, pasajes, servicios generales y otros conceptos de gasto corriente.

El PP G0003 se encuentra sistematizado desde la planeación, gestión y control del presupuesto. Principalmente se utilizan los Sistemas de la DGPOP que son el SIA (Sistema Integral de Administración) y el SICOP (Sistema de Contabilidad y Presupuesto).

2.4. Árbol de problemas

Se presenta el árbol de problemas que refleja la situación actual del PP G0003, en lo que se refiere al gasto corriente:

Árbol de Problemas



A continuación se presenta el árbol de problemas que refleja la situación actual del PP G0003, en lo que se refiere a PPS:



3. Objetivos

En el Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018 (PND 2013-2018) se vislumbran como metas nacionales un "México Próspero" y un "México Incluyente", donde se considera que una infraestructura adecuada y el acceso a insumos estratégicos, fomentan la competitividad y conectan el capital humano con las oportunidades que genere la economía. Asimismo, se prevé apoyar el desarrollo de infraestructura con una visión de largo plazo, basada en tres ejes rectores: i) desarrollo regional equilibrado, ii) desarrollo urbano y iii) conectividad logística.

En apego al Sistema Nacional de Planeación Democrática, y a través del PNI 2014-2018, el Gobierno de la República busca orientar la funcionalidad integral de la infraestructura existente y nueva del país, por medio de los siguientes objetivos:

a) Contar con una infraestructura y una plataforma logística de transportes y comunicaciones modernos, que fomenten una mayor competitividad, productividad y desarrollo económico y social.

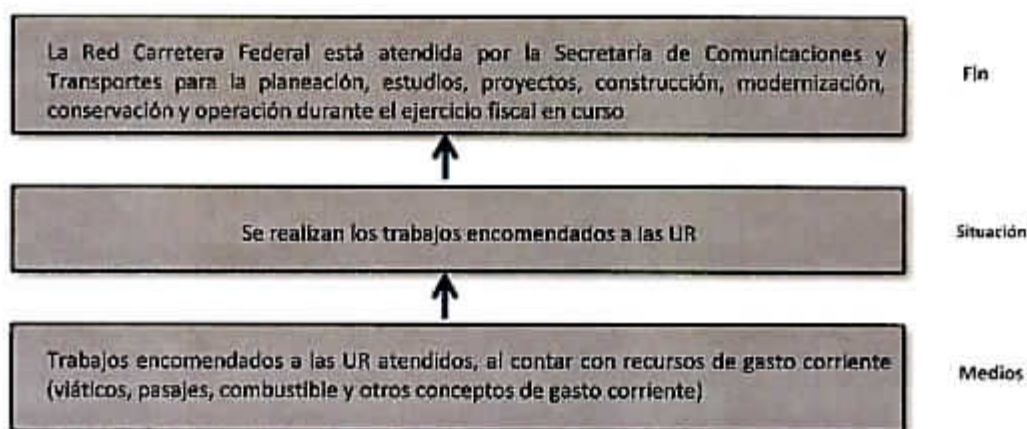
b) Desarrollar infraestructura competitiva que impulse al turismo como eje estratégico de la productividad regional y detonador del bienestar social.

En el PP G0003 se encuentran los recursos de gasto corriente para operar las actividades que contribuyen de manera directa al logro de los objetivos antes señalados.

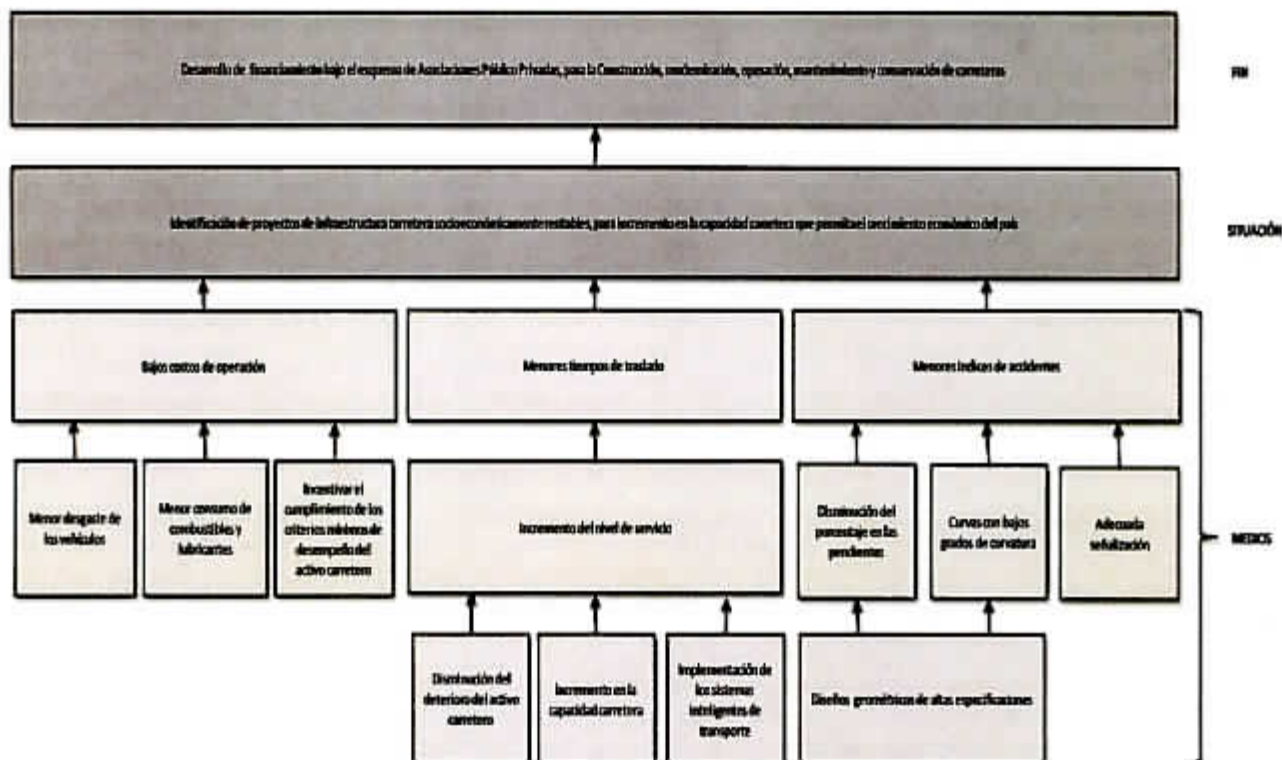
3.1.- Árbol de objetivos.

Se presenta a continuación el árbol de objetivos correspondiente a la situación esperada del PP G0003, en lo que se refiere a gasto corriente:

Árbol de Objetivos



A continuación se presenta el árbol de objetivos de la situación esperada del PP G0003, en lo que se refiere a PPS:



3.2.- Determinación y justificación de los objetivos de la intervención.

La SCT es una dependencia del Gobierno de la República con una influencia significativa en el desarrollo económico nacional y en la calidad de vida de los mexicanos.

La visión del Gobierno de la República, es llegar al 2018 con una infraestructura de comunicaciones y transportes fuerte y consolidada, que facilite el desplazamiento oportuno de bienes y personas con costos más competitivos, en el menor tiempo posible y con mayor seguridad, para tener regiones mejor conectadas y se promueva el fortalecimiento del mercado interno al tiempo de facilitar la oportunidad de competir internacionalmente.

Es así que el Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2013–2018, se sustenta en el Plan Nacional de Desarrollo (PND), en el Programa de Inversiones en Infraestructura de Transporte y Comunicaciones y en las propuestas recibidas en los Foros de Consulta realizados por el Gobierno de la República, para conformar el marco de referencia institucional que regirá el actuar de la SCT, así como el diseño y aplicación de las políticas públicas.

Este Programa Sectorial compromete la participación activa de la SCT, como coordinador, regulador y facilitador de un proceso de modernización que propiciará la participación de la inversión privada en la expansión del sector, dándole certidumbre para que México se convierta en una plataforma logística multimodal mejorando su competitividad, productividad y favoreciendo un desarrollo equilibrado de sus regiones.

Se establecen las bases para ampliar y mejorar la infraestructura del transporte, al crear los marcos de actuación integrales para cada área de la Secretaría, promoviendo una mayor competencia que produzca mejores servicios para la ciudadanía.

El Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2013–2018 desarrolla la visión de llevar a México a su máximo potencial y contribuye al cumplimiento del PND 2013-2018, atendiendo la cobertura de la infraestructura carretera.

Para contribuir a los objetivos marcados en el PND, el Sector Comunicaciones y Transportes, tiene como visión contar con infraestructura y plataformas logísticas modernas que detonen actividades de valor agregado y promuevan el desarrollo regional equilibrado del país. Se busca que la conectividad logística disminuya los costos de transporte, refuerce la seguridad, cuide el medio ambiente y mejore la calidad de vida de la población mexicana.

Por lo anterior, es indispensable que los indicadores de resultados reflejen el cumplimiento de las metas asociadas con los recursos asignados para dichas labores.

4. Cobertura

La cobertura de la infraestructura carretera moviliza el 58% del total de la carga y el 98% del total de personas que transitan en el país a través de 377,660 km de longitud de la red carretera, dividida entre red federal 49,652 km, carreteras alimentadoras estatales 83,982 km, red rural 169,429 km y brechas mejoradas 74,596 km, las cuales requieren contemplar una mayor cobertura en el país ampliando la conectividad integral entre los diferentes sistemas de transporte, para lograr mayores niveles de productividad, competitividad y crecimiento económico.

4.1. Identificación y caracterización de la población potencial.

En el caso del gasto corriente, la población potencial que atiende el PP G0003 es la totalidad de los mexicanos, ya que directa o indirectamente requiere de la Red Carretera Federal en su vida cotidiana.

En el caso de los PPS cualquier población de la República Mexicana, puede ser elegible para la implementación de un programa de infraestructura carretera, siempre y cuando se justifique en función de su viabilidad socioeconómica, demográfica y rentabilidad financiera del proyecto.

4.2. Identificación y caracterización de la población objetivo.

La población objetivo del PP G0003 en lo que a gasto corriente se refiere, es la totalidad del personal que labora en las cuatro UR, ya que requieren de los recursos de gasto corriente para poder realizar sus actividades.

La población potencial que atiende el PP G003 en lo correspondiente a los PPS son diversos municipios de cada Región, entre las cuales se tiene a la Región Centro Occidente (Michoacán, Querétaro, Guanajuato y San Luis Potosí) y la Región Sureste (Puebla, Oaxaca y Chiapas).

4.3. Cuantificación de la población objetivo.

En el caso de los recursos que se destinan para los PPS, la población objetivo corresponde al tránsito diario promedio anual (TDPA) en los diferentes estados de la república en donde se están llevando a cabo PPS, mismo que se presenta a continuación:

No.	Estados	Población objetivo (TDPA)
1	Población beneficiada Chiapas	20,594
2	Población beneficiada Guanajuato	41,514
3	Población beneficiada Querétaro	101,506
4	Población beneficiada Michoacán	19,864
5	Población beneficiada Oaxaca	3,518
6	Población beneficiada Puebla	47,187
7	Población beneficiada San Luis Potosí	15,800

En lo que respecta a gasto corriente, la población objetivo se conforma de las cuatro UR que integran la Subsecretaría de Infraestructura, de la siguiente manera:

No.	Unidades Responsables	Población objetivo (núm. de trabajadores)
1	DGC	278
2	DGCC	157
3	DGDC	105
4	DGST	227

4.4. Frecuencia de actualización de la población potencial y objetivo.

En base a la población beneficiada de los proyectos de infraestructura carretera, será conveniente actualizar el número aproximado de los habitantes beneficiados por región, lo cual se realizará cada 10 años en función de los censos de población realizados por el Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática (INEGI), incluyendo su caracterización socioeconómica.

5. Diseño de la intervención

El programa de trabajo para el PP G0003 se circunscribe en la operación del Programa Nacional de Infraestructura 2014- 2018 (PNI) publicado en el Diario Oficial de la Federación el 29 de abril de 2014 como sigue:

Marco Normativo

"El artículo 25 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, establece que "al Estado le corresponde la rectoría del desarrollo nacional para garantizar que éste sea integral y sustentable, que fortalezca la soberanía de la Nación y su régimen democrático y que, mediante la competitividad, el fomento del crecimiento económico y el empleo y una más justa distribución del ingreso y la riqueza, permita el pleno ejercicio de la libertad y la dignidad de los individuos, grupos y clases sociales".

Por su parte, el artículo 26 constitucional, apartado A, consagra la facultad del Estado para organizar un sistema de planeación democrática del desarrollo nacional que imprima solidez, dinamismo,

competitividad, permanencia y equidad al crecimiento de la economía para la independencia y la democratización política, social y cultural de la Nación.

Asimismo, el artículo 3o. de la Ley de Planeación prevé que, mediante la planeación, se fijarán objetivos, metas, estrategias y prioridades, se asignarán recursos, responsabilidades y tiempos de ejecución, se coordinarán acciones y se evaluarán resultados.

Adicionalmente, el artículo 9o. de la misma Ley dispone que las dependencias de la Administración Pública Federal deberán planear y conducir sus actividades con perspectiva de género y con sujeción a los objetivos y prioridades, de la planeación nacional del desarrollo, a fin de cumplir con la obligación del Estado de garantizar que éste sea equitativo, integral y sustentable.

En este orden de ideas, el artículo 16 del mismo ordenamiento legal establece la responsabilidad de las dependencias para elaborar programas sectoriales, tomando en cuenta las propuestas que presenten las entidades del sector, los gobiernos de las entidades federativas, y las opiniones de los grupos sociales y de los pueblos y comunidades indígenas interesados; asegurando la congruencia de los programas sectoriales con el Plan Nacional de Desarrollo y los programas regionales, sectoriales y especiales que determine el Presidente de la República.

Finalmente, el artículo 26 de la Ley de Planeación contempla que los programas especiales se referirán a las prioridades del desarrollo integral del país fijadas en el Plan o a las actividades relacionadas con dos o más dependencias coordinadoras de sector.

Con fundamento en lo anterior, el 20 de mayo de 2013 se publicó en el Diario Oficial de la Federación el Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018, el cual establece cinco metas nacionales: México en Paz, México Incluyente, México con Educación de Calidad, México Próspero y México con Responsabilidad Global; así como tres estrategias transversales: Democratizar la Productividad, Gobierno Cercano y Moderno, y Perspectiva de Género. Todas para llevar a México a su máximo potencial.

Conviene destacar que el Capítulo VIII del citado Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018 denominado "Sistema Nacional de Planeación Democrática", refiere que con fundamento en el artículo 22 de la Ley de Planeación, la presente Administración elaborará, entre otros programas, el "Programa Nacional de Infraestructura", y que los programas que emanen del Plan Nacional de Desarrollo deberán ser sujetos de medición y seguimiento.

Por ello, y con base en el Acuerdo 01/2013 por el que se emiten los Lineamientos para dictaminar y dar seguimiento a los programas derivados del Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 10 de junio de 2013, en los cuales se establecen los elementos y características que deben contener los programas que deriven del Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018; el Programa Nacional de Infraestructura contiene objetivos, estrategias y líneas de acción que reflejan las actividades prioritarias y concretas en materia de infraestructura, impulsadas por el Gobierno de la República, que se llevarán a cabo en esta Administración"

5.1. Tipo de Intervención.

La inversión en infraestructura es un tema estratégico y prioritario para México porque representa el medio para generar desarrollo y crecimiento económico y es un factor clave para incrementar la competitividad. Por esta razón, y con el objeto de elevar el nivel de bienestar de la sociedad, se deben crear las condiciones necesarias que hagan posible el desarrollo integral de todas las regiones y sectores del país, a fin de que todos los mexicanos puedan desarrollar su potencial productivo conforme a las metas que se hayan propuesto.

En el presente los mexicanos contamos con un clima económico, social y político con mayor certidumbre, derivado de la planeación efectiva, así como de las reformas estructurales impulsadas por el Ejecutivo Federal y aprobadas por el Congreso de la Unión, originando un horizonte de gran dinamismo que permitirá superar los rezagos acumulados en diversas materias.

Una de las condiciones para que México pueda alcanzar su máximo potencial es la inversión nacional y extranjera en los sectores que detonen el crecimiento sostenido y sustentable. Debido a que la infraestructura demanda grandes cantidades de recursos y los efectos sobre el nivel de crecimiento y desarrollo se concretan en el mediano y largo plazo.

En el caso de las PPS, la DGDC, tiene identificados tres mecanismos a través de los cuales se pretende operar el desarrollo de proyectos de infraestructura: nuevo esquema de concesiones, el aprovechamiento de activos y los contratos de Asociaciones Público Privadas que sustituirán al esquema de contratos para Prestación de Servicios (PPS), los cuales son inversiones de capital privado en proyectos de infraestructura carretera, cuya contraprestación a los inversionistas se da por medio de cobro de peaje que se cobran a los usuarios de las autopistas o por medio de un contrato de prestación de servicios con cargo al presupuesto de egresos de la federación, con el objetivo de coadyuvar al desarrollo de infraestructura carretera del país para atender las necesidades de comunicación de las distintas regiones del país

5.2. Etapas de la intervención.

Principales proyectos de inversión de acuerdo con el PNI:

Atizapán – Atlacomulco.- Es una carretera fundamental en la región centro del país, ya que representa una alternativa a las carreteras México – Querétaro y México – Toluca las cuales ya se encuentran saturadas, complicando el acceso a la Ciudad de México. Su construcción comienza en 2014 y finalizará en 2016. Para llevar el proyecto a cabo se invertirán 5,860 mdp, beneficiando a los usuarios con vías de acceso alternas al DF y reducirá así el tiempo de traslado hacia la zona occidente del país.

Tenango – Malinalco – Alpuyeca.- Es una nueva carretera de 73 km que conecta el occidente del país con la Autopista del Sol, liberando el paso del Distrito Federal por el surponiente del Estado de México. Con una inversión de 3,294 mdp conectará el corredor hacia Acapulco con el corredor DF – Guadalajara. El proyecto iniciará en 2015 para concluirlo antes de 2018.

Nuevo Necaxa – Tihuatlán.- Su inversión durante el presente sexenio es de 2,730 mdp en el tramo Nuevo Necaxa – Ávila Camacho, y favorecerá la conexión entre el Pacífico y el Golfo con el puerto de Tuxpan, mejorará la seguridad, los tiempos de traslado y generará costos competitivos. La construcción de este tramo comenzó en 2008 y finalizará en 2014.

Construcción de la Autopista Tuxpan – Tampico.- Es un proyecto estratégico que da término al corredor troncal de Veracruz a Monterrey, conectará al puerto de Tuxpan con los puertos de Altamira y Tampico en el Golfo de México, y en conjunto con la México-Tuxpan, mejorará la movilidad de personas y bienes en la zona norte del Estado de Veracruz hacia el interior del país. Para ello, se invertirán 8,070 mdp entre 2013 y 2018.

En el caso de los PPS, derivado de la publicación de la Ley de Asociaciones Público Privadas y su Reglamento, se derogaron los lineamientos para la implementación de contratos PPS con objeto de hacer mucho más expedito y ágil el proceso para la implementación de este tipo de contratos de servicios, lo que vuelve más atractiva la inversión pública y privada, incrementa el interés de los inversionistas, amplía la cobertura a proyectos de gran escala; permitiendo hacer bancables proyectos que originalmente no eran del interés de inversionistas privados. Lo anterior, permitirá desarrollar más proyectos en un menor tiempo con menores riesgos en la recuperación de la inversión.

5.3. Previsiones para la Integración y Operación del Padrón de Beneficiarios.

En el caso del gasto corriente, la población potencial que atiende el PP G0003 es la totalidad de los mexicanos, ya que directa o indirectamente requiere de la Red Carretera Federal en su vida cotidiana.

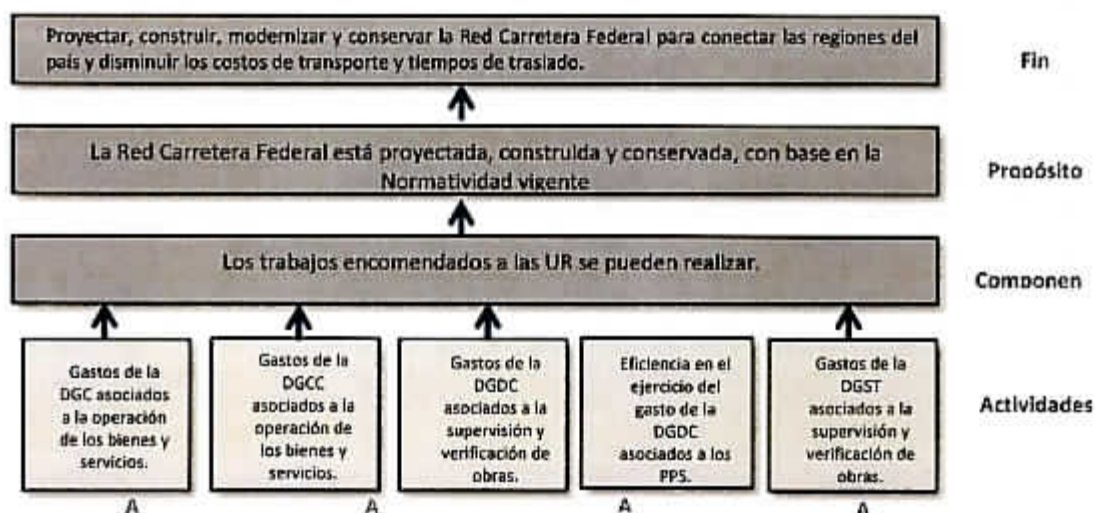
En base a la población beneficiada de los proyectos de infraestructura carretera, se considera conveniente actualizar el número aproximado de los habitantes beneficiados por región, lo cual se realizará cada 10 años en función de los censos de población realizados por el Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática (INEGI), incluyendo su caracterización socioeconómica.

No existe un padrón de beneficiarios en el esquema de Proyectos de Prestación de Servicios (PPS), ni en el de Asociaciones Público Privadas (APP's).

5.4. Matriz de Indicadores.

A continuación se presenta el resumen narrativo de la MIR del PP G0003, que se registrará para el próximo ejercicio fiscal, a efecto de actualizar el reporte del cumplimiento de metas de las cuatro UR.

Del árbol de objetivos al resumen narrativo



5.5. Estimación del Costo Operativo del Programa.

El presupuesto original autorizado a las cuatro UR para el ejercicio fiscal 2014 es por un total de \$2,324,539,933.00, mismo que se desglosa de conformidad con el siguiente cuadro:

Unidad Responsable	Monto asignado para 2014
DGC (GASTO CORRIENTE)	27,165,000.00
DGCC (GASTO CORRIENTE)	24,929,740.00
DGST (GASTO CORRIENTE)	22,492,503.00
DGDC (GASTO CORRIENTE)	12,352,690.00
DGDC (PPS)	2,237,600,000.00
	2,324,539,933.00

Es importante mencionar que en el caso de las PPS, los costos operativos de los pagos integrados (contraprestación del servicio prestado), se pueden estimar anualmente en base a la aplicación de una indexación del Índice Nacional de Precios al Consumidor (INPC) y a una estimación del aforo vehicular en función de las tasas de crecimiento registradas históricamente. Asimismo, este presupuesto es asignado directamente a los Centros SCT, por lo que la DGDC únicamente funge como Unidad Donante.

6. Presupuesto

Desde la creación del PP G0003, se han autorizado recursos presupuestarios de gasto corriente para atender la operación del programa de trabajo de la DGC, DGCC y DGDC, asimismo para el presente ejercicio fiscal se incluyó el gasto corriente de la DGST.

6.1. Fuentes de financiamiento.

La fuente de financiamiento son recursos fiscales.

6.2. Impacto presupuestario.

No aplica, ya que se trata de un PP que se encuentra en operación y al que únicamente se han incorporado indicadores asociados con otras UR, correspondientes al gasto corriente que sirven como base para apoyar las funciones sustantivas de las mismas.

