

EL FONDO NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

FELIPE ALAMILLA RAMOS

RESUMEN: En este trabajo se narra el origen del fideicomiso público federal denominado de Apoyo para el Rescate de Autopistas Concesionadas, y su transformación en el Fondo Nacional de Infraestructura. En el mismo se explica que el objeto del fideicomiso se amplió para otorgar apoyos a proyectos de infraestructura en distintos sectores y se analiza la evolución del Fondo como el concesionario más importante del país en función de los caminos y puentes a su cargo, contextualizando el inicio del “Nuevo Modelo de Operación Carretera” y su consolidación hasta la fecha. Finalmente, se establecen algunas consideraciones sobre los resultados del Fondo y su prevalencia.

SUMARIO: INTRODUCCIÓN. 1. EL FIDEICOMISO DE APOYO PARA EL RESCATE DE AUTOPISTAS CONCESIONADAS. 2. EL FONDO NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA. 3. EL NUEVO TÍTULO DE CONCESIÓN DEL FONDO. 4. EQUILIBRIO FINANCIERO DEL TÍTULO DE CONCESIÓN. 5. NUEVAS CONCESIONES PARA EL FONDO Y LA LEY DE ASOCIACIONES PÚBLICO PRIVADAS. 6. REFORMAS Y ADICIONES AL DECRETO DE CREACIÓN DEL FONDO. 7. CONTINUIDAD DEL “NUEVO MODELO DE OPERACIÓN CARRETERA”. CONCLUSIÓN. FUENTES DE CONSULTA.

INTRODUCCIÓN

En el año 1997 el Gobierno de México afrontaba un sinnúmero de retos, la crisis económica que estalló en 1994 – 1995 había generado graves consecuencias en distintos sectores, entre ellos, destacadamente en el sistema financiero y en el sistema carretero nacional, ambos recientemente abiertos a la participación privada como parte de las políticas públicas adoptadas en el sexenio anterior (198-1994).

En el primer caso, ante un inminente riesgo sistémico de la banca comercial, el Gobierno Federal activó el mecanismo de protección al ahorro que se preveía en la Ley de Instituciones de Crédito, el cual, con apoyo en otras figuras jurídicas, como la intervención gerencial de la Comisión Nacional Bancaria y de Valores, fue el instrumento que en opinión de muchos permitió contener un colapso de mayores dimensiones. Dicho instrumento era el Fondo Bancario de Protección al Ahorro, un fideicomiso constituido por el Gobierno Federal y en el que el Banco de México desempeñaba la encomienda fiduciaria. Al amparo del programa denominado de capitalización y compra de cartera, este vehículo devendría en acreedor de los “flujos” que generara la recuperación de cartera a cargo de las instituciones de banca múltiple. En los casos de saneamiento de tales instituciones dicho vehículo tomó su control y las capitalizó, volviéndose temporalmente dueño de ellas.

En el caso del sistema carretero, su privatización se dio en un entorno de escasez de recursos fiscales y de apertura económica, en el que el Gobierno Federal desarrolló un programa de otorgamiento de concesiones para ampliar la infraestructura carretera e

impulsar la explotación de autopistas de cuota. Con esa visión, los títulos de concesión contemplaban una tarifa y los términos de su actualización, así como un aforo por categoría vehicular y sus previsiones de crecimiento, lo cual, combinado con el plazo de las concesiones, permitiría obtener los recursos necesarios para el servicio de la deuda de los proyectos, la recuperación del capital invertido por los concesionarios y la obtención de un rendimiento.

A la postre, la realidad fue distinta a la que se había proyectado, los costos de construcción fueron superiores y el aforo vehicular inferior, y por ello, a pesar de los intentos de reestructuración de los esquemas iniciales, la capacidad de generación de ingresos resultó insuficiente y naturalmente se agravó por la crisis económica y sus efectos en el sistema financiero.

1. EL FIDEICOMISO DE APOYO PARA EL RESCATE DE AUTOPISTAS CONCESIONADAS

Esa situación derivó en la promulgación y publicación, en agosto de 1997, del Decreto presidencial por el que se declararon de interés público y se rescataron diversas concesiones a partir del mes de septiembre del mismo año. Dicho Decreto fijó las bases para determinar el monto de las indemnizaciones que corresponderían a los concesionarios y previó que la forma de pago sería determinada por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (“SHCP”), cuya realización se instruiría al Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos, S.N.C. (“BANOBRAS”), al que también se daría participación en los convenios que celebrare la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (“SCT”) con quienes hasta entonces se desempeñaban como operadores de las carreteras, a fin de que coadyuvaran en el cobro de peaje, así como en la conservación y el mantenimiento de las vías, por un plazo máximo de doce meses.

Un par de días después de la publicación del Decreto, la SHCP instruyó a BANOBRAS a actuar como agente financiero y mandatario del Gobierno Federal y, con tal carácter, a constituir un fideicomiso público no paraestatal en la propia institución de crédito, lo cual ocurrió en esa misma fecha, celebrándose el Contrato de Fideicomiso de Administración y Fuente de Pago identificado administrativamente con el número 1936, al que se denominó Fideicomiso de Apoyo para el Rescate de Autopistas Concesionadas (“FARAC”).

El FARAC se constituyó con el objeto de que le fueran fideicomitados los derechos correspondientes a las concesiones de las vías objeto del rescate y de que se encargara de cubrir la indemnización a los anteriores concesionarios -para lo cual emitiría títulos de crédito con la garantía del Gobierno Federal-, debiendo administrar los recursos provenientes de los caminos y puentes rescatados, así como proveer los recursos necesarios para su operación, mantenimiento y conservación.

Para ello, a fines de agosto de 1997, el Gobierno Federal, por conducto de la SCT, otorgó a BANOBRAS, institución fiduciaria, el título de concesión para operar, explotar,

conservar y mantener 20 tramos carreteros, tanto caminos como puentes, por un plazo de 20 años a partir de septiembre de 1997.

Desde su otorgamiento, en dicho título de concesión se estableció que la operación, explotación, conservación y mantenimiento de los caminos y puentes estaría sujeta a lo dispuesto por la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, el Decreto de Rescate y las previsiones técnicas y administrativas aplicables en la materia que dictare la SCT.

En agosto de 1998 -al cumplirse los doce meses que estableció el Decreto de Rescate para que los anteriores operadores de las carreteras coadyuvaran en el cobro de peaje, así como en la conservación y en el mantenimiento de las vías- la SCT, en uso de su facultad para establecer modalidades en la explotación de los caminos y puentes concesionados, impuso como operador a Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos (“CAPUFE”).

Con el propósito de fortalecer la posición financiera del FARAC, en el periodo 1998 – 2010 se efectuaron 11 modificaciones al título de concesión, incorporando diversas vías de comunicación y excluyendo algunas otras, para integrar, entre caminos y puentes, 38 vías generales de comunicación.

2. EL FONDO NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

En el año 2008, a poco más de 10 años de su creación, el FARAC había resultado un vehículo exitoso, no sólo para el manejo y pago de la deuda asociada a la indemnización de los anteriores concesionarios, sino también por una adecuada administración de los caminos y puentes concesionados. Aunado a ello, este Fideicomiso era un instrumento sumamente eficiente para realizar las inversiones necesarias en las vías concesionadas, ya que los recursos obtenidos por el cobro de peaje, no siendo presupuestales, podían ejercerse con cierta agilidad para las tareas que así lo requerían, sin que por ello tal ejercicio dejare de estar sujeto a la normativa aplicable a las contrataciones públicas, a su fiscalización y a la transparencia de la información relativa.

Estas consideraciones motivaron que, en febrero de 2008, fuera promulgado y publicado el Decreto presidencial por el que se ordenó la creación del Fideicomiso Fondo Nacional de Infraestructura (“FONDO”), por virtud del cual se instruyó a BANOBRAS, en su calidad de mandatario del Gobierno Federal, a modificar el FARAC para transformarlo en el nuevo FONDO, y a la SHCP a modificar el Fideicomiso identificado administrativamente con el número 1928, constituido en el propio BANOBRAS y denominado Fondo de Inversión en Infraestructura, con la finalidad de que sus fines, patrimonio y proyectos se transmitieran al FONDO y extinguirlo.

El Fondo de Inversión en Infraestructura había sido constituido por la SHCP con el fin de impulsar el desarrollo de proyectos en vías terrestres, ferroviarios, hidráulicos y de residuos sólidos, ello a través del otorgamiento de apoyos que complementarían las

aportaciones a cargo del sector privado. Ese fin fue incorporado en el objeto del FONDO, ampliando los sectores susceptibles de apoyo, con el propósito de que los recursos obtenidos por la administración de los bienes y derechos concesionados pudieran destinarse, tanto al pago de la deuda y a la administración de los caminos y puentes, como a apoyar la inversión en infraestructura a través de planeación, fomento, construcción, conservación, operación y transferencia de proyectos con impacto social o rentabilidad económica o financiera.

El Decreto de creación del FONDO reiteró que se trata de un fideicomiso público no considerado entidad paraestatal y previó que sería un vehículo de coordinación de la Administración Pública Federal para la inversión en infraestructura, principalmente en las áreas de comunicaciones, transportes, hidráulica, medio ambiente y turística, y que auxiliaría en la planeación, fomento, construcción, conservación, operación y transferencia de proyectos de infraestructura con impacto social o rentabilidad económica, de acuerdo con los programas y los recursos presupuestados correspondientes.

Este último Decreto también contempló que el patrimonio del FONDO comprendería los recursos que se obtuviesen por los financiamientos necesarios para el cumplimiento de sus fines, los cuales podrían ser respaldados por el Gobierno Federal en términos de la Ley General de Deuda Pública y de la Ley del Servicio de Tesorería de la Federación, entonces vigentes, y que las obligaciones por financiamientos existentes en aquel momento se mantendrían en términos nominales, en el orden que les correspondía al momento de actualizarse la transformación del Fideicomiso número 1936, debiendo respetarse los derechos de terceros.

Por lo que respecta a los caminos y puentes concesionados, el Decreto dispuso que la SCT otorgaría nuevas concesiones, a través del mecanismo que al efecto aprobara el Comité Técnico del FONDO y, adicionalmente, incorporó como uno de los fines del FONDO el de administrar y ceder derechos y obligaciones establecidos en concesiones o permisos, así como suscribir, adquirir y administrar instrumentos financieros asociados a los proyectos de infraestructura. De manera que, respecto de los caminos y puentes que habían sido concesionados al FARAC -tanto aquellos que fueron objeto del rescate como los incorporados posteriormente-, éstos podrían incluirse o no en las nuevas concesiones que se otorgaran al FONDO, pudiendo también incorporarse otras vías de comunicación.

En cuanto a la duración del FONDO, el Decreto estableció un plazo de cincuenta años a partir de la fecha de suscripción del convenio modificatorio al contrato de fideicomiso. Dicho convenio fue celebrado en mayo de 2008.

3. EL NUEVO TÍTULO DE CONCESIÓN DEL FONDO

En septiembre de 2011, la SCT otorgó al FONDO un nuevo Título de Concesión respecto de 39 vías de comunicación -incluyendo 26 autopistas, 4 libramientos y 3 puentes que ya habían sido concesionados a la institución fiduciaria, excluyendo 4 autopistas

y un puente que ésta tenía concesionados, y añadiendo una autopista, 3 libramientos y 2 tramos carreteros-, para lo cual, respecto de las vías que ya se encontraban concesionadas y que serían objeto del nuevo Título de Concesión, en esa misma fecha, previamente, la SCT y el concesionario celebraron un convenio de terminación anticipada por el que tales vías fueron revertidas en favor de la Nación, libres de todo gravamen, y de manera sucesiva e inmediata fueron otorgadas en concesión a través del nuevo Título de Concesión del FONDO. El nuevo Título de Concesión del FONDO estableció un plazo de concesión de 30 años para todas las vías concesionadas.

En el nuevo Título de Concesión del FONDO se establecieron condiciones de aplicación exclusiva para el FONDO, condiciones comunes para el FONDO y futuros concesionarios a los que el propio FONDO pudiera ceder los derechos y obligaciones susceptibles de cesión, así como condiciones aplicables exclusivamente a futuros concesionarios de naturaleza privada. Conforme al mecanismo acordado por el Comité Técnico del FONDO y aprobado por la SCT, la estructura del nuevo Título de Concesión contempló eventuales desincorporaciones, las cuales se efectuarían a través de cesiones al sector privado, requiriéndose naturalmente la autorización de la SCT.

Dentro de las condiciones aplicables al FONDO, el nuevo Título de Concesión también previó la posibilidad de la revisión y actualización de los términos de las concesiones, para reestablecer su equilibrio económico, estableciendo un mecanismo concordante con la regulación que en materia de asociaciones público - privadas sería vigente a partir de enero de 2012.

En 2011, cuando por acuerdo del Comité Técnico del FONDO la institución fiduciaria solicitó a la SCT la terminación parcial y anticipada del título de concesión otorgado en agosto de 1997 -respecto de las vías que ya habían sido concesionadas y que serían objeto del nuevo Título de Concesión-, también solicitó a dicha Dependencia, igualmente por instrucción del Comité Técnico, la terminación de la modalidad por la que se había impuesto a CAPUFE como operador en agosto de 1998.

Al respecto, en el nuevo Título de Concesión se estableció que el FONDO podría contratar con terceros la construcción, explotación, conservación, mantenimiento y operación de las autopistas; en el entendido de que el FONDO sería el único responsable ante la SCT por el cumplimiento de las obligaciones derivadas de la Concesión, con excepción de lo que conviniera con la SCT respecto de la construcción de las obras.

Con base en lo anterior y de acuerdo con lo dispuesto por la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, que permite que la operación de las vías sea contratada con terceros, siempre que se cuente con la previa aprobación de la SCT y se aplique el procedimiento de concurso previsto por dicha Ley, el FONDO, por acuerdo de su Comité Técnico y con la previa aprobación de la SCT, implementó en cinco de las vías concesionadas -una autopista y 4 libramientos- el denominado “Nuevo Modelo de Operación Carretera”, el cual, respecto del esquema de operación tradicional, presentaba las ventajas siguientes:

- Tenía sustento en contratos en los que existía una asociación entre el FONDO y el sector privado (sin perjuicio de que pudiera participar un operador del sector público que resultare adjudicado en el concurso correspondiente), los cuales se adjudicarían al privado a partir de procesos competitivos y cuyos pagos estarían ligados al cumplimiento de estándares de desempeño, lo que mejoraría la calidad de la vía para los usuarios y promovería la innovación, la calidad y la adopción de nuevas tecnologías y materiales.
- Se trataba de contratos plurianuales en que se transfería el riesgo de construcción y calidad al ganador del concurso.
- La planeación de la conservación sería preventiva y acorde a la vigencia de estos contratos de largo plazo.
- Promovería el desarrollo de un mercado de operadores privados y estimularía a la industria de la construcción.

4. EQUILIBRIO FINANCIERO DEL TÍTULO DE CONCESIÓN

Veinte años después de la creación del Fideicomiso número 1936, en septiembre de 2017, el Comité Técnico del FONDO acordó que la institución fiduciaria solicitara a la SCT una prórroga a la vigencia del Título de Concesión, por un plazo adicional de 24.5 años a partir de abril de 2047 -fecha de terminación señalada en 2011-, para resarcir eventos no atribuibles al concesionario, fortalecer la capacidad financiera y de liquidez del FONDO, y optimizar el balance y la estructura de capital del propio Fideicomiso.

Hasta noviembre de 2010, la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal había establecido que las concesiones se otorgarían hasta por 30 años y que podían ser prorrogadas, hasta por un plazo equivalente al original, si ello se solicitaba durante la última quinta parte de su vigencia y a más tardar un año antes de su conclusión. En aquella fecha fue reformada tal disposición y a partir de entonces se permitieron las prórrogas en dos supuestos: i) en cualquier momento después del primer tercio de vigencia la concesión, cuando a juicio de la SCT se justifique la necesidad de realizar inversiones que no se hubiesen previsto originalmente, o ii) en cualquier momento durante su vigencia, cuando se presenten causas que lo justifiquen, no atribuibles a los concesionarios.

La SCT resolvió favorablemente la solicitud del FONDO y en diciembre de 2017 se formalizó la modificación correspondiente al Título de Concesión, a fin de restablecer su equilibrio financiero, contemplando la ampliación de su vigencia hasta por el plazo solicitado, conforme a lo siguiente:

- Una primera prórroga, con el objeto de restablecer el equilibrio financiero, por 4.3 años, que finalizará en julio de 2051;

- Dos prórrogas adicionales, con el objeto de robustecer la capacidad financiera, así como el balance y la estructura de capital:
 - 6.8 años, hasta mayo de 2058, fecha de conclusión de la vigencia del FONDO conforme al Decreto presidencial de 2008, y
 - 13.4 años, hasta septiembre de 2071, sujetos a la condición suspensiva consistente en la ampliación de la vigencia del FONDO.
- Con cargo a la primera prórroga adicional, se realizarían ciertas obras de construcción sin derecho a explotación, en tres libramientos.
- Con cargo a la primera prórroga adicional, el monto remanente sería destinado a la ejecución de obras de modernización no programadas en ciertos tramos.

Adicionalmente, en esta modificación al Título de Concesión se contempló la posibilidad de que el FONDO pudiera ceder de manera onerosa los derechos de cobro de las vías concesionadas, a fin de implementar el esquema denominado “Monetización de Activos”.

Con base en tal previsión y contando con las autorizaciones de las autoridades e instancias competentes, el FONDO llevó a cabo la operación de bursatilización de los derechos de cobro de la autopista México-Puebla, contemplando deuda de un fideicomiso privado constituido *ex professo*, sin garantía del Gobierno Federal, para aprovechar los flujos futuros de esta vía, proveyendo la liquidez suficiente para cumplir con los fines del FONDO en cada momento.

5. NUEVAS CONCESIONES PARA EL FONDO Y LA LEY DE ASOCIACIONES PÚBLICO PRIVADAS

En el periodo 2016-2017, el FONDO incorporó a sus activos carreteros dos nuevos títulos de concesión, el primero de ellos en 2016, que incluyó dos tramos carreteros en los ejes que van del Golfo de México al centro de la República, con vigencia hasta diciembre de 2030, y el segundo en 2017, que incluyó el tramo en construcción de una autopista que conecta la ciudad de Oaxaca con Puerto Escondido, con vigencia hasta enero de 2039.

Tratándose de la concesión de los tramos que van del Golfo de México al centro de la República, dado que se encontraban en etapa de operación y considerando los buenos resultados que había mostrado el “Nuevo Modelo de Operación Carretera”, el Comité Técnico del FONDO acordó que se solicitara la aprobación de la SCT para implementar dicho esquema, con sujeción a la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal y a la ya entonces vigente Ley de Asociaciones Público Privadas.

Cabe señalar que el FONDO es sujeto de la Ley de Asociaciones Público Privadas en cuanto fideicomiso público federal no considerado entidad paraestatal, y los contratos

en que se sustenta el “Nuevo Modelo de Operación Carretera” actualizan el supuesto de proyectos de asociación público privada, ya que conllevan una relación contractual de largo plazo, entre el sector público y el sector privado, para la prestación de servicios al sector público y al usuario final, empleándose infraestructura proporcionada por el Estado y por el sector privado, con objetivos que aumentan el bienestar social y los niveles de inversión en el país.

Así, la implementación del “Nuevo Modelo de Operación Carretera” en los tramos Golfo de México – centro de la República fue aprobada por la SCT e implementada por el FONDO mediante el procedimiento de concurso establecido en la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal y observando los requisitos establecidos en la Ley de Asociaciones Público Privadas.

6. REFORMAS Y ADICIONES AL DECRETO DE CREACIÓN DEL FONDO

En octubre de 2018 fue promulgado y publicado un nuevo Decreto presidencial que reformó y adicionó el Decreto de creación del FONDO, el cual, con el fin de mantener en el largo plazo la solvencia y sostenibilidad patrimonial del Fideicomiso, previó que la SHCP determinaría ciertos criterios, fijándose además un límite a los pasivos que el Fideicomiso pudiera asumir por financiamientos -once y medio veces el valor económico de su patrimonio-, siendo éstos susceptibles de respaldo por el Gobierno Federal, y contemplando fuentes adicionales de liquidez y un nuevo plazo de vigencia -cincuenta años a partir de la entrada en vigor del Decreto-, prorrogable, que le permita ejercer sus derechos y cumplir las obligaciones asociadas, tanto en su calidad de concesionario, como en su carácter de vehículo de coordinación de la Administración Pública Federal.

De acuerdo con este último Decreto, las obligaciones de pasivo asociadas a financiamientos, que fueron registradas por el FONDO en los términos pactados originalmente y respetando los derechos de terceros, deben mantenerse, considerando la unidad de valor respectiva, en términos nominales hasta su liquidación.

Finalmente, por virtud de este Decreto se instruyó a BANOBRAS, en su calidad de mandatario del Gobierno Federal, modificar el contrato del FONDO a fin de establecer las reformas y adiciones mencionadas, incluyendo aquellas otras modificaciones necesarias en términos del modelo de contrato de fideicomiso público establecido por la SHCP.

A la fecha de estas líneas aún no ha sido celebrado el convenio modificatorio al contrato del FONDO, lo que llama la atención, pues hacerlo permitiría materializar para el FONDO los beneficios de la segunda prórroga adicional determinada en la modificación de 2017 al Título de Concesión, para robustecer su capacidad financiera y optimizar su balance y estructura de capital.

7. CONTINUIDAD DEL “NUEVO MODELO DE OPERACIÓN CARRETERA”

En tanto, considerando las ventajas del “Nuevo Modelo de Operación Carretera” para los usuarios y para el FONDO, así como los beneficios que conllevó para los concursantes y para el FONDO la aplicación de la Ley de Asociaciones Público Privadas en el caso del corredor Golfo de México – centro de la República, en 2019 el Comité Técnico del FONDO decidió dar continuidad a dicho modelo en ciertas vías concesionadas, que se agruparon y denominaron como “Paquete Noreste” y “Paquete Sureste”, comprendiendo los servicios consistentes en el mantenimiento, rehabilitación y operación de los caminos y puentes que integran cada uno de los paquetes, con un esquema de pago sujeto al cumplimiento de estándares de desempeño para una adecuada disponibilidad de la infraestructura.

La adopción de tal decisión tomó algún tiempo, pero lo ocurrido en ese periodo fue de suma trascendencia e inició en 2018, cuando la instancia de evaluación del FONDO –el Subcomité de Operación– recomendó al Comité Técnico que, una vez que se efectuara la revisión y ajuste de algunos aspectos técnicos, se aprobara la implementación del “Nuevo Modelo de Operación Carretera” para el “Paquete Noreste” y el “Paquete Sureste”, con sujeción a la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal y a la Ley de Asociaciones Público Privadas.

En tanto se realizaban la revisión y los ajustes correspondientes, en el periodo de julio a diciembre de 2018, en el contexto de transición de la Administración Pública Federal, se dio un proceso de colaboración para la presentación y explicación de los diversos asuntos que serían materia de la entrega – recepción correspondiente; uno de ellos era la continuidad en la implementación del “Nuevo Modelo de Operación Carretera”. A partir del mes de diciembre de 2018 y durante 2019 se dieron las ratificaciones y relevos que incidirían en la integración de las instancias de decisión del FONDO, y finalmente en abril de ese año el Comité Técnico, con base en la recomendación de su instancia de evaluación, aprobó que se realizaran las acciones necesarias para el procedimiento de concurso correspondiente al “Paquete Noreste”.

En mayo de 2020, como resultado del procedimiento de concurso correspondiente, el FONDO adjudicó el contrato para la prestación de los servicios de mantenimiento, rehabilitación y operación de los tramos que integran el “Paquete Noreste”. También en el mes de mayo de 2020, el Comité Técnico del FONDO aprobó realizar las acciones necesarias para el concurso relativo al “Paquete Sureste, el cual al momento de estas líneas se encuentra en curso.

La continuidad del “Nuevo Modelo de Operación Carretera” conllevó, además, un mayor alcance en relación con los tramos y longitudes contemplados, ya que el “Paquete Noreste” integra 4 caminos y dos puentes internacionales, en los estados de Nuevo León y Tamaulipas, cuya longitud es de aproximadamente 350 km; mientras que el “Paquete Sureste” comprende 5 caminos y un puente, en los estados de Campeche, Chiapas, Tabasco y Veracruz, con una longitud aproximada de 523 km. El antecedente

en el corredor Golfo de México – centro de la República comprendió un tramo de la autopista México – Pachuca y dos tramos de la autopista México – Tuxpan, con una longitud aproximada de 142 km.

CONCLUSIÓN

A la fecha, el FONDO es el concesionario carretero más importante del país, la longitud de los caminos y puentes a su cargo se aproxima a los 4,500 km. De las acciones descritas se desprende que su papel ha sido fundamental en el desarrollo y mejora de la infraestructura del país, tanto por lo que respecta a su promoción y apoyo financiero como a la ejecución de los proyectos que tiene a cargo.

El FONDO ha tenido una participación destacada en iniciativas estratégicas en materia de infraestructura (por ejemplo, en la Ley de Asociaciones Público Privadas), así como en la estructuración y consecución de esquemas para el más eficiente manejo de los activos a su cargo (por ejemplo, el “Nuevo Modelo de Operación Carretera” y la “Monetización de Activos”).

En el año 2017, la Asociación Española de la Carretera reconoció la vocación y el desempeño del FONDO en la implementación del “Nuevo Modelo de Operación Carretera”, y, por tal motivo, después de valorar los méritos de las distinguidas candidaturas de diversos países, otorgó a BANOBRAS la “Medalla al Mérito Internacional”, la cual se instituyó con el fin de destacar la labor de instituciones y personalidades que a nivel internacional favorecen la creación de vialidades más seguras y de calidad.

En abril de 2020 se publicó un Decreto por el que se ordenó la extinción o terminación de los fideicomisos públicos, mandatos públicos y análogos. El FONDO se encuentra excluido de su aplicación por ubicarse en uno de los supuestos de excepción; sin embargo, más allá de los aspectos técnicos en la aplicación de esa norma, el ejemplo del FONDO obliga a la reflexión sobre los inconvenientes que pueden generar decisiones generalizadas, en este caso respecto de los fideicomisos públicos, sin que exista una previa y adecuada valoración de los resultados obtenidos y de la utilidad futura para los sectores objetivo.

FUENTES DE CONSULTA

Las fuentes consultadas se encuentran disponibles en los sitios siguientes:

- <http://www.diputados.gob.mx>
- <https://www.fonadin.gob.mx/fni2/>
- <https://www.gob.mx/banobras>
- <https://www.gob.mx/sct>
- <https://www.proyectosmexico.gob.mx>