

**Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos, S.N.C.****Obligaciones de Pago a Cargo del Fideicomiso 1936 Fondo Nacional de Infraestructura**

Auditoría Financiera y de Cumplimiento: 12-2-06G1C-02-0004

GB-073

***Criterios de Selección***

Esta auditoría se seleccionó con base en los criterios cuantitativos y cualitativos establecidos en la Normativa Institucional de la Auditoría Superior de la Federación para la integración del Programa Anual de Auditorías para la Fiscalización Superior de la Cuenta Pública 2012, considerando lo dispuesto en el Plan Estratégico de la ASF 2011-2017.

***Objetivo***

Fiscalizar la gestión financiera de los pasivos, garantías y avales a corto y a largo plazos del fideicomiso; verificar la forma en que se tiene previsto cubrir, en su momento, el pago de capital y los intereses de dichas obligaciones, así como su aplicación, registro y presentación en la Cuenta Pública, de conformidad con la normativa.

***Alcance***

	<b>DEUDA PÚBLICA INTERNA</b>
	Miles de Pesos
Universo Seleccionado	190,924,111.0
Muestra Auditada	188,709,558.0
Representatividad de la Muestra	98.8%

El universo por 190,924,111.0 miles de pesos corresponde a los pasivos totales del contrato del fideicomiso 1936 Fondo Nacional de Infraestructura (FONADIN) reportados en sus estados financieros al cierre de 2012.

La muestra revisada ascendió a 188,709,558.0 miles de pesos del saldo de 2012 de la deuda a largo plazo de los Pagarés de Indemnización Carretera (PIC) y el de los Certificados Bursátiles de Indemnización Carretera Segregables (CBICS) por 178,609,558.0 miles de pesos, así como al saldo de la deuda a corto plazo de la disposición de una línea de crédito con el Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos, S.N.C. (BANOBRAS), por 10,100,000.0 miles de pesos.

***Resultados*****1. Evolución y encomiendas desarrolladas por el contrato del fideicomiso 1936.**

A. Obligaciones asumidas por el Gobierno Federal a partir de la declaratoria de rescate de 23 concesiones carreteras y celebración del contrato del fideicomiso 1936 "Fideicomiso de Apoyo para el Rescate de Autopistas Concesionadas" (FARAC).

1. El 27 de agosto de 1997 fue publicado en el Diario Oficial de la Federación, el Decreto Presidencial mediante el cual se declaró, por causas de utilidad e interés público, el rescate de 23 concesiones carreteras con todo lo que de hecho y por derecho les correspondía, y se ordenó, entre otras medidas, que:

- a) A partir de esa fecha terminarían y quedarían sin efectos las 23 concesiones de referencia, es decir, ya no existirían como tales y, por lo mismo:
- Los bienes materia de las concesiones que se rescataron, incluyendo las obras realizadas para la operación, explotación, conservación y mantenimiento de las carreteras, volverían, de pleno derecho, a la posesión, control y administración del Gobierno Federal, propietario en todo momento de las mismas, aun desde el momento de su construcción.
  - Ingresarían al patrimonio de la Nación los bienes, equipo e instalaciones destinados directa o inmediatamente a los fines de las concesiones que, hasta esa fecha, eran propiedad de los concesionarios.
- b) Los inmuebles que constitúan las vías materia de las concesiones rescatadas se destinarían al servicio de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), con objeto de que dicha dependencia asumiera, inmediatamente, la responsabilidad sobre la operación, explotación, conservación y mantenimiento de las autopistas y puentes federales involucrados en la declaratoria, como lo hacía con el resto de las autopistas y puentes que no estaban concesionados.
- c) Se reconociera el derecho que tendrían los ex concesionarios de recibir el pago de una indemnización por parte del Gobierno Federal, como consecuencia de haber dejado sin efectos las concesiones que les habían sido otorgadas, al declararse el rescate de las mismas por causas de utilidad e interés público.
- d) El monto de cada una de las indemnizaciones a cubrir por el Gobierno Federal tendría que ser fijado por la entonces Comisión de Avalúos de Bienes Nacionales.

El Gobierno Federal pagaría cada una de las indemnizaciones a partir de instrucciones que la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP) daría al Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos, S.N.C. (BANOBRAS), sin especificarse las razones de ello, ni cómo se le proporcionarían los recursos a ese banco de desarrollo para que éste estuviera en posibilidad de efectuar esos pagos que, evidentemente, eran a cargo del Gobierno Federal y no del citado banco de desarrollo, ya que derivaban de una obligación originada por una decisión del Titular del Ejecutivo Federal relativa al rescate de 23 concesiones administrativas, y además, representaba el costo de la ejecución de las obras de construcción y modernización de los tramos y puentes propiedad exclusiva de la Nación, incluso desde que estaban en construcción, así como el valor de determinados bienes vinculados con las obras, cuya titularidad asumía el propio Gobierno Federal a partir de esa fecha, sin haber todavía afrontado el pago de ese costo, ya que hasta ese momento había sido a cargo de los ex concesionarios, quienes, para ello, en gran medida, habían contraído créditos con la banca y aportado recursos ante la expectativa de contar con los beneficios que les brindarían las concesiones carreteras rescatadas, como lo eran la recuperación de sus costos y una utilidad durante su vigencia.

2. El 29 de agosto de 1997, la SHCP instruyó a BANOBRAS para actuar como agente financiero y mandatario del Gobierno Federal a fin de que, entre otros aspectos, le proporcionara el servicio de celebrar, como fideicomitente y fiduciario, la firma de un contrato de fideicomiso público no paraestatal, instrumento jurídico al cual BANOBRAS le asignaría las responsabilidades siguientes:

- Asumir la titularidad de la concesión de 23 tramos carreteros que la SCT le otorgaría a título gratuito y sin registro presupuestal o patrimonial alguno.
- Operar, explotar, conservar y mantener las autopistas de cuota comprendidas en el título de concesión que se le otorgaría a ese contrato de fideicomiso.
- Asumir la obligación que tenía el Gobierno Federal de indemnizar a 23 ex concesionarios de proyectos carreteros, cuyas concesiones habían quedado sin efectos a partir de la declaratoria presidencial de rescate administrativo de las mismas, realizada en esa misma fecha.
- Subrogarse, como parte de la indemnización, los pasivos que los ex concesionarios tenían con instituciones de crédito, vinculados con las 23 concesiones administrativas que en esa fecha habían quedado sin efectos por la declaratoria presidencial de rescate.

(Es de mencionarse que este tipo de encomiendas que le hizo la SHCP a BANOBRAS no se correspondieron con la definición que el propio banco de desarrollo considera de la función de agente financiero del Gobierno Federal, en la que señala que ésta consiste en "administrar por cuenta y orden del Gobierno Federal los préstamos contratados con organismos financieros internacionales, así como las donaciones y cooperaciones técnicas". Lo anterior se constató al revisar los reportes enviados a partir de esa fecha por BANOBRAS a la Comisión Nacional Bancaria y de Valores (CNBV) en relación con sus operaciones como agente financiero del Gobierno Federal, en los cuales no se hace mención alguna a esas encomiendas, además del hecho de que no se contabilizaron como el resto de las operaciones de agente financiero que realiza ese banco de desarrollo en cumplimiento de la normativa emitida por la CNBV al respecto.

Asimismo, las encomiendas asignadas a BANOBRAS permiten explicar cómo se cumplió con la obligación, a cargo del Gobierno Federal, del pago de una indemnización a los ex concesionarios derivada del rescate de las 23 concesiones administrativas, sin tener que efectuar los registros correspondientes en el apartado de deuda de la Ley de Ingresos de la Federación, en el Presupuesto de Egresos de la Federación, ni reflejarlo en la Cuenta Pública de 1997, al haber utilizado la figura de un tercero representado por un contrato de fideicomiso, de administración y fuente de pago, sin personal ni estructura orgánica, con un patrimonio independiente al del fideicomitente)<sup>1</sup>.

3. El 29 de agosto de 1997, BANOBRAS, como fideicomitente y fiduciario, celebró la firma del contrato del fideicomiso público 1936 no paraestatal al que denominó "Fideicomiso de Apoyo para el Rescate de Autopistas Concesionadas (FARAC)", y a cuyo patrimonio le aportó simbólicamente 5.0 miles de pesos.

BANOBRAS determinó en ese instrumento jurídico lo siguiente:

---

<sup>1</sup> Lo consignado entre paréntesis en este informe se refiere a consideraciones realizadas por este órgano de fiscalización superior de la Federación.

- Se regiría únicamente por las estipulaciones del propio contrato, así como por cualquier disposición legal aplicable a ese tipo de contratos, sin referirse a alguna en específico.
- Su finalidad sería pagar las indemnizaciones que se fijarían a los 23 ex concesionarios de las autopistas y puentes de cuota, cuyas concesiones administrativas quedaron sin efectos al ser rescatadas por el decreto presidencial de 27 de agosto de 1997, para lo cual, (i) como parte de la indemnización, se subrogaría el monto de los pasivos bancarios de cada concesionario que se hubiesen determinado y, por el diferencial al importe total de la indemnización, (ii) emitiría títulos de deuda a largo plazo que se les entregarían a los concesionarios, sin efectuar pago alguno en efectivo para realizar dicha liquidación.
- El Gobierno Federal, por conducto de la SCT, le otorgaría una concesión administrativa al propio contrato del fideicomiso 1936, para operar, explotar, conservar y mantener 20 de los caminos y puentes involucrados en el rescate de 23 concesiones efectuado el 27 de agosto anterior, por lo que los recursos que obtendría del ejercicio de los derechos derivados quedarían afectos al contrato del fideicomiso.

(Sobre este punto en particular, BANOBRAS informó posteriormente a la ASF que el título de concesión representa el otorgamiento de derechos de explotación por un periodo determinado de los bienes y servicios propiedad del Gobierno Federal por conducto de la SCT, más no transfiere la propiedad de los bienes objeto de la concesión; por esta razón, los tramos comprendidos en dicho título de concesión no han sido bienes que se deban registrar jurídica y financieramente, como activos del contrato del fideicomiso 1936).

- Para obtener los recursos que requeriría para el cumplimiento de su finalidad, BANOBRAS, como fideicomitente, facultó al contrato del fideicomiso 1936 a emitir instrumentos de deuda y/o celebrar contratos de crédito, los cuales determinó que contarían con el aval del Gobierno Federal.

(En otras palabras, los fines iniciales del contrato del fideicomiso 1936 serían el pago de la indemnización a los ex concesionarios, obligación originalmente a cargo del Gobierno Federal como consecuencia de la declaratoria de rescate de las 23 concesiones carreteras por causas de utilidad e interés público, sin utilizar recursos de su patrimonio que solamente ascendía a 5.0 miles de pesos, sino mediante (i) la subrogación de pasivos que los concesionarios tenían con la banca y otros acreedores, y (ii) la entrega de títulos de crédito a largo plazo emitidos por ese instrumento jurídico).

A partir de lo anterior, se constató que la obligación de pagar una indemnización a los ex concesionarios a cargo del Gobierno Federal fue cubierta por un tercero, el contrato del fideicomiso no paraestatal 1936, al que se le dieron, inicialmente, dos mandatos o encomiendas:

Primera Encomienda. Subrogarse y emitir diversa deuda a largo plazo a fin de pagar con ella el monto de la indemnización a que tenían derecho los 23 ex concesionarios por el rescate de las concesiones carreteras.

Segunda Encomienda. Aceptar la responsabilidad de una concesión administrativa para operar, explotar, conservar y mantener 23 caminos y puentes federales y, con el remanente que obtuviera de los ingresos y egresos de esa actividad, atender el pago del servicio y el principal de la deuda que se subrogó o emitió para pagar la indemnización de origen, con lo cual también sus ingresos ya no se registrarían en la Ley de Ingresos de la Federación y sus egresos tampoco se registrarían en el Presupuesto de Egresos de la Federación ni tendrían el carácter de gasto público, por lo que ya no se tuvo la obligación de rendir cuentas de ellos en la Cuenta Pública, representando un sacrificio fiscal o un subsidio en especie a un tercero (el contrato del fideicomiso).

- La aplicación de los ingresos que formasen parte del patrimonio fideicomitado del contrato del fideicomiso, de conformidad con las instrucciones y prioridades que, para tal efecto, dictara el comité técnico, hasta donde alcanzaran, y de no ser éstos suficientes para el cumplimiento de las obligaciones crediticias, ejercer el aval y/o la garantía del Gobierno Federal en los términos y condiciones que se pactaran.

(De este punto se desprende que lo que formaría parte del patrimonio fideicomitado y, por consecuencia de los activos que tendría el contrato del fideicomiso, además de los 5.0 miles de pesos aportados inicialmente por BANOBRAS, serían los ingresos provenientes del cobro de peajes y no una valuación de los derechos de la concesión, por sí mismos, sobre la explotación de las autopistas y puentes comprendidos en el título de concesión que se le otorgó).

- Sería necesario que el contrato del fideicomiso 1936, celebrase, a su vez, contratos de recaudación de tarifas, conservación, mantenimiento y operación de los caminos y puentes (los "Contratos de Recaudación de Tarifas, Mantenimiento y Operación"), u otros actos jurídicos análogos, cuyos términos y condiciones deberían ser aprobados por la SHCP y la SCT.
- Se recibirían íntegramente de los operadores de los caminos y puentes los importes brutos de la recaudación de las cuotas de peaje.
- Se afectarían, adicionalmente, al patrimonio del contrato del fideicomiso: cualquier ingreso que pudiera llegar a obtener como consecuencia de la terminación anticipada de la concesión; los rendimientos financieros que se obtuvieran por la inversión de los recursos disponibles del contrato del fideicomiso; los bienes que, en su caso, se adquirieran; las indemnizaciones provenientes del cobro de seguros, así como los recursos obtenidos por cualquier nueva deuda contraída, entre otros.

(Con esta disposición en el contrato del fideicomiso 1936, BANOBRAS dejó abierta la posibilidad de que en el futuro, cuando el Gobierno Federal decidiera retirarle la concesión de algún tramo carretero para volverlo a concesionar a un tercero, tuviera que indemnizarlo como a cualquier otro inversionista titular de una concesión carretera, aun cuando las concesiones de los tramos que se le dieron hubieran sido otorgadas a título gratuito para el cumplimiento de una encomienda, como un sacrificio del erario público, lo que confirma el propio BANOBRAS cuando reconoce que "el contrato del fideicomiso 1936 no persigue un fin de lucro, al no tener como objetivo que las inversiones o activos generen un patrimonio, utilidades

o rendimientos, en virtud de que la tenencia de activos no corresponde a los fines para los que fue constituido”).

Adicionalmente, BANOBRAS dispuso en el contrato del fideicomiso 1936 que:

- Éste contaría con un comité técnico que estaría integrado por dos personas designadas por la SHCP, una de las cuales lo presidiría; una por la SCT; una por parte de ese banco de desarrollo; una más por la Secretaría de Contraloría y Desarrollo Administrativo; y una por el fiduciario, estas dos últimas con voz, pero sin voto.

(Es importante destacar que las personas que integrarían el comité técnico no tendrían el carácter de servidores públicos, en los términos establecidos en el artículo 108, párrafo primero, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos).

- El comité técnico tendría las facultades siguientes:
  - Establecer las políticas generales a las que debería sujetarse el cumplimiento de los fines del fideicomiso.
  - Aprobar las reglas de operación del fideicomiso y sus modificaciones.
  - Conocer y determinar el uso de los recursos que el fiduciario destinase para el pago de los instrumentos de deuda que suscribiera y de los créditos que se llegasen a asumir con el aval y la garantía del Gobierno Federal, así como del ejercicio del aval y garantías, en caso de faltantes para sus respectivas redenciones.
  - Conocer y determinar el uso de los recursos que el fiduciario destinase para el pago de la operación, conservación y mantenimiento de los caminos y puentes, así como de los demás gastos necesarios para el cumplimiento de los fines del fideicomiso.
  - Autorizar la contratación de cualquier clase de servicios profesionales especializados y temporales, así como el arrendamiento o adquisición de bienes que consideraran necesarios para el cumplimiento de los fines del fideicomiso.
  - Aprobar los estados de posición financiera del fideicomiso que el fiduciario presentara en cada sesión ordinaria.

4. El monto total de las indemnizaciones pagadas por el contrato del fideicomiso 1936 a los concesionarios al 1 de septiembre de 1997 ascendió a 57,756,598.9 miles de pesos, de la forma siguiente:

- (i) La subrogación de deuda bancaria por un valor nominal de 30,265,448.4 miles de pesos que se documentó a nombre del fideicomiso 1936, con aval del Gobierno Federal y a un plazo de 15 años, con un periodo de gracia de tres años para el pago de intereses y 10 años para el pago del principal.
- (ii) La entrega de títulos de crédito documentados en Unidades de Inversión (UDIS), correspondientes a tres Pagarés de Indemnización Carretera (PIC) que emitió el propio contrato del fideicomiso 1936 con el aval del Gobierno Federal, a plazos de 5, 10 y 15

años, con un valor global de la suscripción de 14,325,000.0 miles de UDIS, con un valor total en pesos al 1 de septiembre de 1997 de 27,491,150.5 miles de pesos.

5. BANOBRAS, como fiduciaria del fideicomiso 1936, celebró un contrato con el organismo público descentralizado Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos (CAPUFE), con objeto de que este último se hiciera cargo de la prestación de los servicios de operación, mantenimiento menor y mayor, así como de los servicios conexos a ser ejecutados en los caminos y puentes concesionados al contrato del fideicomiso, a partir del cual le fue entregada a CAPUFE la posesión de dichos inmuebles.

**2. Concesiones otorgadas por la SCT al contrato del fideicomiso 1936 para operar, explotar, conservar y mantener diversos caminos y puentes de cuota.**

1. El 29 de agosto de 1997, el Gobierno Federal, por conducto de la SCT, le otorgó al contrato del fideicomiso 1936 un título de concesión administrativa, en forma gratuita, para operar, explotar, conservar y mantener 20 autopistas y puentes de las 23 concesiones carreteras involucradas en el rescate efectuado el 27 de agosto anterior, como se muestra en el cuadro siguiente:

TRAMOS CARRETEROS INCLUIDOS A TÍTULO GRATUITO EN LA CONCESIÓN ORIGINAL DE 1997 OTORGADA POR LA SCT AL CONTRATO DEL FIDEICOMISO 1936

Núm.	Nombre	Longitud Kilómetros
1	Cuernavaca-Acapulco	262.580
2	La Tinaja-Cosoleacaque	326.000
3	Torreón-Saltillo	224.000
4	Guadalajara-Tepic	168.616
5	Maravatio-Zapotlanejo	309.700
6	Libramiento Poniente de Tampico	14.480
7	Mazatlán-Culiacán	181.500
8	Guadalajara-Zapotlanejo	26.000
9	León-Aguascalientes	103.850
10	Chamapa-Lechería	27.300
11	Puente Zacatal	3.861
12	Cadereyta-Reynosa	132.015
13	Champoton-Campeche	39.500
14	Gómez Palacio-Corralitos	151.300
15	Libramiento de Querétaro	37.500
16	Monterrey-Nuevo Laredo	122.600
17	Puente Internacional Reynosa-Pharr	2.629
18	Zapotlanejo-Lagos de Moreno	118.500
19	Carbonera-Ojo Caliente (Lib. Saltillo)	53.000
20	Estación Don-Nogales	<u>468.500</u>
	Total	2,773.431

FUENTE: Elaborado por la ASF, con información obtenida del anexo 1 del título de concesión.

(Esta medida, si bien no puede ser considerada como una aportación de recursos fiscales al patrimonio del contrato del fideicomiso, sí representó un subsidio a un tercero (el contrato del fideicomiso) o un sacrificio fiscal, al renunciar el Gobierno Federal a los ingresos por

peaje de los tramos carreteros concesionados, así como al registro en el Presupuesto de Egresos de la Federación del gasto de operación, mantenimiento y conservación de dichos bienes, medida que tampoco se reflejaría en la cuenta pública de los años subsecuentes).

En el título de concesión se estableció que el contrato del fideicomiso 1936 incorporaría a su patrimonio los recursos que obtuviera del producto y el ejercicio de los derechos consignados en el mismo, con el propósito de estar en posibilidad de cubrir los compromisos derivados de la deuda que dicho instrumento jurídico, como un tercero independiente<sup>2</sup> de la Administración Pública Federal, se subrogó y emitió para el pago de la indemnización a los ex concesionarios de las 23 concesiones que fueron rescatadas por declaratoria del Titular del Ejecutivo Federal del 27 de agosto de 1997.

2. Además, con el transcurso del tiempo, la SCT autorizó la adición de tramos carreteros al título de concesión originalmente otorgado al contrato del fideicomiso 1936:

a) Tramos adicionales que se incorporaron al título de concesión otorgados al fideicomiso, en forma gratuita:

En el periodo comprendido de agosto de 1998 a enero de 2000, la SCT decidió autorizar la adición al título de concesión, en forma gratuita, de 10 tramos carreteros que a continuación se mencionan, de los cuales algunos no estaban totalmente construidos, por lo que la SCT asumió, en dicho instrumento, el compromiso de terminar dichos caminos, para lo cual incluiría su realización en sus programas de inversión del Presupuesto de Egresos de la Federación y, una vez concluidos, se entregarían al contrato del fideicomiso 1936, todo ello, en congruencia con los alcances de la concesión que le había sido otorgada, la cual no consideraba la actividad de construir:

TRAMOS ADICIONALES INCLUIDOS A TÍTULO GRATUITO EN EL TÍTULO DE CONCESIÓN  
OTORGADO POR LA SCT AL CONTRATO DEL FIDEICOMISO 1936,  
PERIODO 1997 – 2000

Núm.	Año	Nombre	Longitud Kilómetros
21	1998	Cárdenas-Agua Dulce	56.700
22	1998	Matamoros-Reynosa	44.000
23	1998	Pátzcuaro-Uruapan	<u>46.815</u>
Subtotal			147.515
24	1999	Puente Internacional Matamoros III "Los Tomates"	0.810
25	1999	Uruapan-Nueva Italia	59.332
26	1999	Libramiento de Rosario y Escuinapa	<u>37.000</u>
Subtotal			97.142
27	2000	Gutiérrez Zamora-Tihuatlán	37.289
28	2000	Las Choapas-Ocozacoautla	197.500
29	2000	Puente Dr. Ignacio Chávez	4.033
30	2000	Nueva Italia-Lázaro Cárdenas	<u>152.000</u>
Subtotal			<u>390.822</u>
Total			635.479

FUENTE Elaborado por la ASF, con información obtenida de las adendas primera, segunda y tercera del título de concesión.

<sup>2</sup> En términos de lo dispuesto en los artículos 90, párrafo primero, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y 1º, párrafo primero, de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, la Administración Pública Federal es centralizada y paraestatal, motivo por el cual, un fideicomiso no paraestatal no pertenece o es independiente a la misma.

- b) Tramos adicionales incluidos en el título de concesión otorgado al fideicomiso, mediante el pago de una contraprestación al Gobierno Federal.

TRAMOS ADICIONALES INCLUIDOS MEDIANTE EL PAGO DE UNA CONTRAPRESTACIÓN  
EN EL TÍTULO DE CONCESIÓN OTORGADO POR LA SCT AL CONTRATO DEL  
FIDEICOMISO 1936,  
EN EL PERIODO 2000-2004

Núm.	Año	Nombre	Longitud Kilómetros
31	2000	México-Cuernavaca	176.583
32	2002	México-Querétaro	174.472
33	2002	México-Puebla	110.910
34	2002	Querétaro-Irapuato	<u>104.750</u>
Subtotal			390.132
35	2004	Puebla-Acatzingo	38.545
36	2004	Acatzingo-Ciudad Mendoza	95.600
37	2004	Cd. Mendoza-Córdoba	39.300
38	2004	Libramiento de Cuernavaca	14.500
39	2004	Tijuana-Ensenada	89.540
40	2004	Tecate-La Rumorosa	55.500
41	2004	Rancho Viejo-Taxco	8.340
42	2004	Aeropuerto Los Cabos-San José del Cabo	20.200
43	2004	Cuacnopalan-Oaxaca	243.000
44	2004	Salina Cruz-La Ventosa	75.398
26	2004	Libramiento de Rosario y Escuinapa <sup>1/</sup>	<u>- 37.000</u>
Subtotal			<u>642.923</u>
Total			1,209.638

FUENTE:Elaborado por la ASF, con información obtenida de las adendas primera, segunda y tercera del título de concesión.

<sup>1/</sup> Tramo carretero excluido del título de concesión.

A fin de allegarse de los recursos necesarios para el pago de la contraprestación que le fijó la SCT por 32,804,742.0 miles de pesos, con motivo de la adición al título de concesión de las 14 autopistas mencionadas en el cuadro anterior, así como la intención de incrementar sus disponibilidades, el contrato del fideicomiso 1936, de enero de 2000 a agosto de 2004, emitió y contrató deuda adicional por 48,563,086.7 miles de pesos, mediante la emisión de CBICS y créditos que le otorgó BANOBRAS.

(De lo anterior, se desprende que el Ejecutivo Federal decidió darle una tercera encomienda al fideicomiso 1936, la de auxiliarlo en la obtención de ingresos excedentes para la atención de necesidades presupuestales adicionales, como lo era, entre otros, el aporte de más recursos fiscales al contrato del fideicomiso 1902 Fondo de Inversión en Infraestructura (FINFRA), a partir de un mecanismo de contratación de deuda que no se reflejó en la Ley de Ingresos de la Federación como un mayor endeudamiento del Gobierno Federal, sino como la obtención de un aprovechamiento por la adición de diversos tramos carreteros a un título de concesión que con anterioridad se le había otorgado a un tercero.

En donde sí se reflejó como un endeudamiento fue en el contrato del fideicomiso 1936, sin afectar el déficit público. Dicha deuda ya no tuvo ninguna relación con la que mantenía a esa fecha y que le había permitido, en 1997, el pago de la indemnización por el rescate de 23 concesiones, aunque también estuvo avalada por el Gobierno Federal).

3. Adicionalmente, mediante modificaciones al título de concesión, en 2000 y 2004 le fue concedido al contrato del fideicomiso 1936 el derecho para explotar los servicios conexos y auxiliares, en los términos del permiso que para cada caso otorgaría la SCT, de acuerdo con lo que establecían la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, la Ley de Vías Generales de Comunicación y el Reglamento para el Aprovechamiento del Derecho de Vía de las Carreteras Federales y Zonas Aledañas y demás ordenamientos en la materia, con lo que se allegaría de mayores recursos a su patrimonio para el pago del servicio y el principal de su deuda. BANOBRAS informó que se buscó aplicar un esquema que permitiera equilibrar déficit con superávit en el balance del fideicomiso y llegar a un manejo integral de la deuda. La mayor parte de las autopistas comprendidas en el título de concesión otorgado al fideicomiso 1936 tuvieron un flujo superavitario, lo que apoyó la gestión de las autopistas que no lo eran.

4. En 2011, la SCT y BANOBRAS, firmaron un convenio para la terminación anticipada del título de concesión otorgado al fideicomiso 1936 en 1997 y el otorgamiento de uno nuevo, en el que además del derecho a operar, explotar, conservar y mantener diversos tramos carreteros, la concesión comprendió la actividad de construcción sobre los tramos comprendidos en el título de concesión, como es el caso de la autopista Durango-Mazatlán que se encontraba en proceso de construcción, con lo cual, se configuró un cuarto mandato o encomienda al fideicomiso 1936, la de responsabilizarse de la construcción de autopistas que tuviera concesionadas, para lo cual, debía celebrar un convenio con la SCT, dependencia del Gobierno Federal facultada para ello, a fin de que, por su conducto, se continuara con la realización de las obras hasta su conclusión y el gasto correspondiente constituiría una erogación específica de ese fideicomiso, ya no una subvención en favor de la SCT como se había registrado hasta esa fecha.

De esa forma, los integrantes del comité técnico del contrato del fideicomiso 1936 autorizaron la disposición de una línea de crédito con BANOBRAS por 10,100,000.0 miles de pesos, que permitió que ese instrumento jurídico contara con recursos adicionales en su patrimonio para atender su papel de constructor derivado del título de concesión que le otorgó la SCT en 2011, con una erogación total para esos fines por 7,121,224.1 miles de pesos en 2012.

**3. Evolución de la deuda del contrato del fideicomiso 1936 en el periodo 1997-2012.**  
Con objeto de verificar el comportamiento de la deuda en el periodo citado se analizó separadamente la evolución de:

a) La deuda en Unidades de Inversión (UDIS), respecto de las emisiones de títulos de crédito denominados Pagarés de Indemnización Carretera (PIC) a 20 y 30 años y Certificados Bursátiles de Indemnización Carretera Segregables (CBICS) 19, 20, 28, 29 y 30 años, que al cierre de 2012 tuvo un saldo por 36,640,407.0 miles de UDIS, con la evolución siguiente:

EVOLUCIÓN DE LA DEUDA DENOMINADA EN UDIS  
PARA LA INDEMNIZACIÓN DEL RESCATE CARRETERO DE 1997  
Y DE OTRAS ENCOMIENDAS

(Miles)

Año	Saldos de deuda por la emisión de instrumentos UDIS	Saldo en pesos de la deuda
1997	14,325,000	28,654,211.6
1998	14,325,000	33,835,721.6
1999	14,325,000	38,265,899.8
2000	23,595,079	68,641,814.1
2001	28,067,630	85,754,272.0
2002	27,619,408	89,096,974.1
2003	33,829,435	113,396,371.2
2004	38,754,355	136,985,639.0
2005	43,613,825	158,646,686.0
2006	43,880,668	166,261,833.8
2007	35,095,653	138,030,607.1
2008	35,382,590	148,051,937.2
2009	35,680,134	154,857,705.5
2010	35,988,678	162,895,841.9
2011	36,308,628	170,335,249.2
2012	36,640,407	178,608,204.9

FUENTE: Elaborado por la ASF, con información proporcionada por  
BANOBRAS.

- b) La deuda denominada en moneda nacional, correspondiente a la subrogada de origen para el pago de una parte de las indemnizaciones a los ex concesionarios carreteros y la contratada con BANOBRAS para otros propósitos a lo largo de ese periodo.

EVOLUCIÓN DEL SALDO DE LA DEUDA PARA LA  
INDEMNIZACIÓN  
DEL RESCATE CARRETERO DE 1997 Y DE OTRAS  
ENCOMIENDAS

(Miles de pesos)

Año	Saldos de la deuda bancaria
1997	27,743,327.7
1998	39,756,418.5
1999	51,965,935.0
2000	36,759,331.0
2001	36,121,263.2
2002	50,439,056.8
2003	32,492,563.4
2004	24,767,718.5
2005	12,027,575.5
2006	12,027,575.5
2007	28,794,897.8
2008	9,020,681.6
2009	6,615,166.5
2010	4,209,651.4
2011	1,804,136.3
2012	10,100,000.0

FUENTE: Elaborado por la ASF, con información proporcionada por  
BANOBRAS.

- c) Su deuda total al cierre de 2012 ascendió a 188,708,204.9 miles de pesos y ha tenido la evolución siguiente:

EVOLUCIÓN DEL SALDO DE LA DEUDA PARA  
LA INDEMNIZACIÓN DEL RESCATE CARRETERO DE 1997  
Y DE OTRAS ENCOMIENDAS  
(Miles de pesos)

Año	Total del saldo de la deuda
1997	56,397,539.3
1998	73,592,140.1
1999	90,231,834.8
2000	105,401,145.1
2001	121,875,535.2
2002	139,536,030.9
2003	145,888,934.6
2004	161,753,357.5
2005	170,674,261.5
2006	178,289,409.3
2007	166,825,504.9
2008	157,072,618.8
2009	161,472,872.0
2010	167,105,493.3
2011	172,139,385.5
2012	188,708,204.9

FUENTE: Elaborado por la ASF, con información proporcionada por BANOBRAS.

El 3 de diciembre de 2013, en respuesta a los avances en la auditoría presentados por este órgano de fiscalización en la reunión de presentación de resultados y observaciones preliminares, BANOBRAS proporcionó los argumentos y justificaciones siguientes:

- Las diversas consideraciones expuestas por la ASF están referidas a la creación de los fideicomisos que antecedieron al actual Fondo Nacional de Infraestructura, por lo que su desempeño y referencias a los acuerdos tomados por los comités técnicos no son competencia de esa institución de crédito.
- BANOBRAS, en su calidad de fiduciario, recibió el mandato de apoyar la operación de este fideicomiso, por lo que, a partir del 6 de mayo de 2008, fecha en que se realizó la firma del Cuarto Convenio Modificatorio al Contrato de Fideicomiso de Administración y Fuente de Pago Número 1936, el fideicomiso, para llevar a cabo sus operaciones, se ha regido de acuerdo con lo estipulado en el contrato, y de conformidad con las instrucciones emitidas por el Titular del Ejecutivo Federal el 7 de febrero de 2008, con las reglas de operación y con base en los acuerdos tomados por el comité técnico.

En función de lo anterior, BANOBRAS solicitó a la ASF que las consideraciones comprendidas en los tres primeros resultados de esta auditoría, se presenten, en su caso, en forma independiente ante las autoridades competentes.

Sobre el particular, este órgano de fiscalización superior de la Federación considera oportuno aclarar que la auditoría practicada a BANOBRAS, como entidad fiscalizada, se refiere al triple carácter que ha venido desempeñando desde el año de 1995 en el

contrato del fideicomiso 1936, como fideicomitente, fiduciaria y, además, como institución de crédito, a cuya organización se le encomendó apoyar la operación del fideicomiso, ya que éste carece de estructura orgánica y personal.

Cabe mencionar que una de las características fundamentales del fideicomiso se refiere a que el mismo es de tracto sucesivo, motivo por el cual, para entender y revisar la situación actual del contrato del fideicomiso 1936, es necesario remontarse a sus orígenes, a la conformación de su patrimonio, a la evolución de sus pasivos y obligaciones y a las decisiones sobre la utilización de los recursos, máxime si se considera que, en 2008, se le transmitieron los fines, patrimonio, programas y proyectos que tenía el contrato del fideicomiso 1902 FINFRA, lo que obligó a ampliar el tipo de operaciones a cargo del fideicomiso 1936, el cual, por el simple hecho de pactarse una modificación al contrato de constitución y un cambio en su nombre (de FARAC a FONADIN), no puede ser considerado como un nuevo fideicomiso, de conformidad con lo dispuesto en la Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito (artículos 381 a 394).

**4. Proyección de pago de la deuda contratada en UDIS.** Al 31 de diciembre de 2012, se tuvo un saldo de la deuda por 36,640,407 miles de UDIS con diferentes vencimientos, el cual, de conformidad con el programa de pagos proporcionado por BANOBRAS, muestra que los pagos pendientes de capital e intereses de cada una las emisiones de los PIC y CBICS al 2033 serán los siguientes:

PROYECCIÓN DE LA DEUDA DE CAPITAL E INTERESES EN UDIS DE 2013 AL 2033

(Miles de UDIS)				
Instrumentos de deuda	Fecha de vencimiento	Capital	Interés	Total capital e interés
CBIC003	2021-01-28	3,304,672.3	1,597,602.5	4,902,274.8
PIC P011U	2021-01-28	40,327.7	19,495.9	59,823.6
CBIC007	2022-12-08	3,500,000.0	1,990,625.0	5,490,625.0
CBIC008	2023-12-07	4,500,000.0	2,002,000.0	6,502,000.0
PIC P991U	2029-11-08	17,342.4	16,768.0	34,110.4
CBIC002	2030-01-17	3,482,657.6	3,466,332.6	6,948,990.2
PIC P001U*	2030-04-24	9,306,507.0	8,259,809.2	17,566,316.2
CBIC004	2031-01-16	5,319,125.3	5,596,717.1	10,915,842.4
PIC P012U	2031-01-16	5,874.7	6,181.2	12,055.9
CBIC006	2032-11-25	2,150,000.0	2,445,625.0	4,595,625.0
CBIC009	2033-11-24	<u>5,013,900.0</u>	<u>4,258,472.4</u>	<u>9,272,372.4</u>
Deuda acumulada		36,640,407.0	29,659,628.9	66,300,035.9

FUENTE:Elaborado por la ASF, con información proporcionada por BANOBRAS.

\*/ Cupón cero contratado con intereses capitalizables.

De acuerdo con el cuadro anterior, el total de UDIS por pagar de capital e intereses de su deuda en 2033 corresponderá a 66,300,035.9 miles de UDIS.

En ese mismo sentido, se integró el monto de los pagos que se realizarán anualmente, de acuerdo con el programa de pagos proporcionado por el fiduciario, que incluye el principal y los intereses de los CBICS y los PIC, de lo que resultó lo siguiente:

ESTIMACIÓN DE LAS OBLIGACIONES DE PAGO DE LA DEUDA EN UDIS			
Año	UDIS por pagar	Valor calculado	Miles de pesos
		de la UDI*	por pagar
2013	1,398,296.9	5.02373	7,024,661.5
2014	1,398,296.9	5.19353	7,262,093.3
2015	1,398,296.9	5.36907	7,507,550.3
2016	1,398,296.9	5.55105	7,762,010.5
2017	1,398,296.9	5.73867	8,024,364.6
2018	1,398,296.9	5.93264	8,295,586.1
2019	1,398,296.9	6.13316	8,575,974.9
2020	1,398,296.9	6.34103	8,866,648.2
2021	4,648,173.5	6.55536	30,470,447.6
2022	4,708,050.0	6.77693	31,906,120.5
2023	5,508,987.5	7.00599	38,595,897.7
2024	826,987.5	7.24345	5,990,241.0
2025	826,987.5	7.48827	6,192,709.7
2026	826,987.5	7.74138	6,402,021.7
2027	826,987.5	8.00303	6,618,408.5
2028	826,987.5	8.27429	6,842,732.2
2029	844,329.9	8.55396	7,222,361.0
2030	21,775,936.9	8.84308	192,566,299.4
2031	5,801,495.3	9.14197	53,037,104.7
2032	2,475,065.7	9.45183	23,393,896.3
2033	<u>5,216,684.4</u>	9.77130	<u>50,973,778.2</u>
	66,300,035.9		523,530,907.9

FUENTE:Elaborado por la ASF, con información del programa de pagos de la deuda de instrumentos del FONADIN.

\*/ El valor de las UDIS se calculó estimando un comportamiento similar a las variaciones en su cotización registradas en el periodo de 2006 al 2012.

La estimación del principal y los intereses por pagar de los PIC y CBICS de 2013 al 2033, año del vencimiento del último documento, es del orden de 523,530,907.9 miles de pesos; es decir, 2.9 veces el saldo de la deuda al cierre de 2012.

La mayor presión se tendrá en 2030, año en el que el contrato del fideicomiso 1936 tendrá que pagar 21,775,936.9 miles de UDIS equivalentes a un monto estimado de 192,566,299.4 miles de pesos; es decir, que, en ese año, el total de los recursos por desembolsar representará el 36.8% del total que se erogarán de 2013 al 2033.

En los estados financieros del contrato del fideicomiso 1936 de 2012, BANOBRAS señaló que para cubrir sus obligaciones (principal e intereses), se utilizarán los ingresos provenientes de la explotación de los tramos carreteros que le han sido concesionados.

**5. Erogaciones por Pagos de Capital e intereses de la deuda del contrato del fideicomiso 1936.** El fideicomiso 1936 realizó pagos de capital e intereses en el periodo 1997-2012 por 172,935,369.7 y 104,485,834.4 miles de pesos, respectivamente, como se muestra a continuación:

EROGACIONES POR PAGOS DE CAPITAL E INTERESES  
DEL CONTRATO DEL FIDEICOMISO 1936 DE 1997 AL 2012

(Miles de pesos)

Año	Pagos de capital estimados	Pagos de Intereses	Total
1997	0.0	0.0	0.0
1998	417.8	1,666,680.4	1,667,098.2
1999	9,788,158.5	1,946,468.7	11,734,627.2
2000	33,798,092.0	8,203,086.6	42,001,178.6
2001	19,950,847.0	8,675,467.2	28,626,314.2
2002	19,180,909.0	7,217,999.8	26,398,908.8
2003	33,013,510.4	9,444,437.8	42,457,948.2
2004	15,067,015.0	7,991,967.9	23,058,982.9
2005	12,740,143.5	8,771,220.3	21,511,363.8
2006	0.0	8,052,113.2	8,052,113.2
2007	601,378.8	8,583,127.3	9,184,506.1
2008	19,774,216.2	7,552,985.7	27,327,201.9
2009	2,405,515.1	6,537,908.5	8,943,423.6
2010	2,405,515.1	6,468,912.2	8,874,427.3
2011	2,405,515.1	6,566,350.2	8,971,865.3
2012	<u>1,804,136.3</u>	<u>6,807,108.5</u>	<u>8,611,244.8</u>
Total	172,935,369.8	104,485,834.3	277,421,204.1

FUENTE: Elaborado por la ASF, con información proporcionada por BANOBRAS.

Como se muestra en el cuadro, de 1997 a 2012, el contrato del fideicomiso 1936 ha realizado erogaciones de recursos públicos federales por 277,421,204.1 miles de pesos de capital e intereses, cifra que contrasta con el monto del pago de las indemnizaciones a los ex concesionarios en 1997, efectuado mediante la deuda subrogada y emitida originalmente por un equivalente a 57,756,598.9 miles de pesos y que, como ya se mencionó, no sólo por el incremento en el valor de las UDIS, sino también por una mayor contratación de deuda para la atención de nuevas encomiendas.

**6. Comportamiento de las disponibilidades del contrato del fideicomiso 1936 del periodo de 2008 al 2012.** Con objeto de verificar el comportamiento de las disponibilidades del fideicomiso 1936, se integraron sus disponibilidades reportadas en la información presentada en sus estados financieros dictaminados como se muestra a continuación:

COMPORTAMIENTO DE DISPONIBILIDADES  
DEL CONTRATO DEL FIDEICOMISO 1936 DE 2007-2012

(Miles de pesos)

Año	Disponibilidad final
2007	24,933,362.0
2008	59,699,809.0
2009	61,248,429.0
2010	51,076,271.0
2011	88,825.0
2012	229,534.0

FUENTE: Elaborado por la ASF, con información de los estados financieros del fideicomiso 1936 de 2007 a 2012, descontando el financiamiento otorgado al Gobierno Federal en 2011, por 8,826,579.1 miles de UDIS, que no debe ser considerado como parte de las disponibilidades.

De la revisión del cuadro anterior destaca lo siguiente:

- Un incremento en sus disponibilidades al finalizar 2008, las cuales pasaron de 24,933,362.0 miles de pesos en 2007 a 59,699,809.0 miles de pesos, debido a la transmisión de los recursos del extinto contrato del fideicomiso 1902 FINFRA por 47,630,374.4 miles de pesos.
- De 2010 a 2012, las disponibilidades del contrato del fideicomiso 1936 han disminuido al pasar de 61,248,429.0 miles de pesos a 229,534 miles de pesos, debido, en gran medida, al financiamiento que en 2011 otorgó al Gobierno Federal por 8,826,579.1 miles de UDIS, operación que en los estados financieros del contrato del fideicomiso 1936 se presenta como parte de sus disponibilidades, sin tener esas características.

**7. Transparencia y rendición de cuentas del contrato del fideicomiso 1936.** Como un anexo a la Cuenta Pública, a partir de 2007, la Secretaría de Hacienda y Crédito Público presenta anualmente un informe sobre los fideicomisos, mandatos y análogos que no son entidades, en el cual, específicamente para el contrato del fideicomiso 1936 Fondo Nacional de Infraestructura, se reportó que toda la información del contrato del fideicomiso 1936 se encuentra reservada en el Instituto Federal de Acceso a la Información mediante el rubro temático "Fideicomiso Carretero Público Federal No Paraestatal" Atribución de Negocios de Infraestructura.

No obstante lo anterior, BANOBRAS informó que:

- El fideicomiso 1936 se constituyó el 29 de agosto de 1997, con una aportación inicial por 5.0 miles de pesos y en ningún momento ha recibido aportaciones de recursos públicos presupuestarios.
- Su objeto es fungir como 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, que auxiliará 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 recursos presupuestales para tal efecto.
- Su propósito es cumplir satisfactoriamente con sus fines, tales como:
  - Las obligaciones financieras.
  - Administrar, operar y conservar los tramos carreteros de la concesión.
  - Invertir en estudios, proyectos, investigaciones y otorgar apoyos recuperables y no recuperables, relacionados con proyectos de infraestructura.
- En 2012:
  - Sus ingresos fueron por 33,172,748.5 miles de pesos, y provinieron de las cuotas de peaje de las autopistas concesionadas, arrendamientos, recuperación de siniestros, venta de bases, comisiones cobradas, resarcimiento por recuperación de derechos e intereses ganados.
  - Sus egresos ascendieron a 40,156,625.4 miles de pesos.

- Su disponibilidad final fue por 44,879,965.2 miles de pesos, compuesta por recursos del contrato del fideicomiso 1936 antes denominado FARAC y por traspasos del contrato del fideicomiso 1902 FINFRA. Como ya se mencionó en el Resultado núm. 6 de este informe de auditoría, el financiamiento otorgado al Gobierno Federal en 2011 no debe ser considerado como parte de sus disponibilidades, por lo tanto, al cierre de 2012, su liquidez es únicamente por 229,534.0 miles de pesos.

Al respecto, este órgano de fiscalización integró los ingresos y egresos del fideicomiso reportados por el fiduciario en los anexos de las Cuentas Públicas del periodo 2008-2012, como se muestra a continuación:

INGRESOS Y EGRESOS PRESENTADOS POR EL CONTRATO  
DEL FIDEICOMISO 1936 FONADIN DEL PERIODO DE 2008 A 2012

(Miles de pesos)

Periodo	Saldo inicial	Ingresos	Rendimientos	Egresos	Disponibilidad
2008	0.0	0.0	0.0	0.0	59,700,424.2
2009	0.0	0.0	0.0	0.0	61,248,428.8
2010	61,248,428.8	20,271,896.3	2,969,913.8	33,413,968.2	51,076,270.7
2011	51,076,270.7	26,930,104.4	3,278,663.3	33,108,581.8	48,176,456.6
2012	48,176,456.6	<u>33,172,748.6</u>	<u>3,687,385.4</u>	<u>40,156,625.4</u>	44,879,965.2
		80,374,749.3	9,935,962.5	106,679,175.4	

FUENTE:Elaborado por la ASF, con los informes sobre fideicomisos, mandatos y análogos que no son entidades, presentado como un anexo de las Cuentas Públicas de 2008 a 2012.

Como se desprende en el cuadro anterior, las cifras reportadas muestran que los recursos obtenidos ascendieron a 90,310,711.8 miles de pesos, los cuales se integraron de ingresos y rendimientos por 80,374,749.3 y 9,935,962.5 miles de pesos, respectivamente.

Cabe señalar que en 2008 y 2009 no se reportaron ingresos y rendimientos, no obstante que en 2008 el fideicomiso 1936 recibió recursos por 47,630,374.4 miles de pesos provenientes del fideicomiso 1902 FINFRA y que, en 2009, la disponibilidad final por 61,248,428.8 miles de pesos se incrementó en 1,548,004.6 miles de pesos con respecto a la disponibilidad final reportada en 2008 por 59,700,424.2 miles de pesos.

Por las limitaciones e insuficiencias de la información, y con objeto de conocer el proceso de rendición de cuentas sobre la operación del contrato del fideicomiso 1936, se solicitó a BANOBRAS, en su carácter de fiduciario, el Informe de Rendición de Cuentas del periodo de 2006 a 2012 correspondiente a las operaciones de ese fideicomiso, similar al que, en cumplimiento de un decreto presidencial, formularon las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal al concluir la administración pasada.

La entidad fiscalizada manifestó que el contrato del fideicomiso 1936 es considerado como no paraestatal, por lo que, de conformidad con los "Lineamientos para la formulación del Informe de Rendición de Cuentas de la Administración Pública Federal 2006-2012" publicados en el Diario Oficial de la Federación el 18 de enero de 2012, no tuvo la obligación de realizar y presentar dicho documento.

### ***Dictamen: limpio***

La auditoría se practicó sobre la información proporcionada por la entidad fiscalizada, de cuya veracidad es responsable; fue planeada y desarrollada de acuerdo con el objetivo y alcance establecidos, y se aplicaron los procedimientos de auditoría y las pruebas selectivas que se estimaron necesarios. En consecuencia, existe una base razonable para sustentar el presente dictamen, que se refiere sólo a las operaciones revisadas.

La Auditoría Superior de la Federación considera que, en términos generales y respecto de la muestra auditada, BANOBRAS, como fideicomitente y fiduciaria del contrato del fideicomiso 1936 Fondo Nacional de Infraestructura, durante 2012, cumplió con lo dispuesto en su contrato de fideicomiso, en sus reglas de operación, con las disposiciones normativas aplicables a los fideicomisos públicos no paraestatales y con las autorizaciones que, en determinados casos, aprobaron los integrantes de su comité técnico como excepciones a sus reglas de operación.

### ***Apéndices***

#### *Procedimientos de Auditoría Aplicados*

1. Verificar los ingresos que ha tenido el contrato del fideicomiso no paraestatal 1936, inicialmente denominado Fideicomiso de Apoyo para el Rescate de Autopistas Concesionadas (FARAC) y, posteriormente, Fondo Nacional de Infraestructura (FONADIN), así como su aplicación para el pago de intereses y principal de su deuda subrogada y emitida, con la cual efectuó, en 1997, el pago de la indemnización que derivó del rescate de 23 concesiones de autopistas y puentes federales realizado en dicho año, así como verificar la contratación de deuda adicional para la atención de otros mandatos o encomiendas que se le han asignado.
2. Revisar el origen, composición, características, evolución, situación actual y prospectiva de la deuda a cargo del contrato del fideicomiso 1936.
3. Verificar si se realizaron los pagos de su deuda subrogada, emitida y contratada conforme a su programa de pagos.
4. Fiscalizar la gestión financiera de los pasivos del contrato del fideicomiso 1936, y comprobar, en su caso, su reestructuración y pago.
5. Verificar que el contrato del fideicomiso 1936 FONADIN cuenta con las provisiones y la liquidez que le otorguen capacidad financiera para cumplir con las obligaciones contraídas y solventar el pago previsto de los intereses y capital, así como verificar la existencia de estrategias, políticas y programa de amortización de la deuda.
6. Verificar que las obligaciones de pago del contrato del fideicomiso 1936 se encuentran contabilizadas y presentadas en sus estados financieros y se reflejaron en la Cuenta Pública.

#### *Áreas Revisadas*

Las direcciones Fiduciaria y de Banca de Inversión del Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos, S.N.C. (BANOBRAS).

*Comentarios de la Entidad Fiscalizada*

Es importante señalar que la documentación proporcionada por la entidad fiscalizada para aclarar o justificar los resultados y las observaciones presentadas en las reuniones fue analizada con el fin de determinar la procedencia de eliminar, rectificar o ratificar los resultados y las observaciones preliminares determinadas por la Auditoría Superior de la Federación, y que se presentó a esta entidad fiscalizadora para los efectos de la elaboración definitiva del Informe del Resultado.