**BANCO INTER-AMERICANO DE DESARROLLO**

**INICIATIVA DE DESARROLLO SOSTENIBLE DE LOS ESTADOS DE MEXICO**

**Programa de la Línea de Crédito Condicional (CCLIP) Subnacional para Infraestructura, Servicios Públicos y Fortalecimiento Institucional de BANOBRAS**

**(ME-X1002)**

**Evaluación financiera del préstamo a Yucatán: Tasa Interna de Retorno (TIR)**

1. La IRR se determinó para cada uno de los componentes del proyecto que generan un beneficio financiero claramente identificable (Red Integrada de Transporte de Mérida, Centro Histórico de Mérida, Desarrollo Urbano de Progreso y Modernización de la Administración Tributaria). Aquellos componentes del préstamo y de los gastos generales que no generan un beneficio financiero identificable de manera directa, se imputaron como parte del préstamo al componente de Modernización de la Administración Tributaria. Este supuesto se basa en el principio de que los impuestos se establecen para generar ingresos que financian gastos generales del sector público que no generan ingresos directos claramente identificables, como pagos de usuarios de servicios públicos que operan como bienes privados. En tal sentido, se asumió que aquellos proyectos de inversión que se van a llevar a cabo con los recursos del préstamo pero que operarían como bienes cuasi-públicos, además de otros gastos generales e imprevistos, se imputarían como costos en el cálculo de la IRR al componente de Modernización de la Administración Tributaria. En esta categoría se incluyen los proyectos de Agenda Digital y Cambio Climático.
2. Una vez calculada la TIR de cada componente con el ajuste mencionado arriba, se determinó la TIR de toda la operación, la cual resulta del promedio ponderado de cada una de las TIR. La ponderación se hizo en función de la distribución relativa del préstamo entre cada uno de los componentes, ya que esa porción fue usada como costo en el cálculo de cada una de las TIR individuales de los respectivos componentes. La Tabla 1 presenta el resumen de este resultado, con una TIR por toda la operación del 71.2%, determinada por los ingresos esperados del aumento de la recaudación y del retorno de los proyectos de inversión de mayor envergadura, como se indica a continuación.

**Tabla 1**



1. La evaluación financiera de la operación se hizo con el doble propósito de evaluar la capacidad de repago del préstamo al Banco y calcular el valor presente neto para el Estado de llevar adelante el programa de modernización de su administración tributaria. El objetivo es aumentar sustancialmente la recaudación a un porcentaje cercano al promedio nacional de recursos propios con respecto a los ingresos totales (10%). Para ello se estimó que en el punto máximo de dicho aumento se mantendría todavía un porcentaje de evasión fiscal del orden del 15%. Los supuestos utilizados fueron: (i) el de un crecimiento real de la economía mexicana del orden 3.5% anual. (ii) Una tasa Libor en dólares similar a la que utiliza el BID en sus proyecciones financieras (comparada con IMF-WEO para el período 2010-2015). (iii) Una tasa de de descuento uniforme para todo el período de 12%. Como beneficio del proyecto se consideró únicamente el impacto en el aumento de la recaudación de recursos propios y no el beneficio del resto de los componentes de otros programas, con el fin de determinar la capacidad de pago del préstamo por parte del Estado con la recaudación de recursos propios.
2. El proyecto asume que la modernización de la administración tributaria produciría un incremento promedio de la recaudación anual cercano al 20% durante cinco años, lo cual le permitiría al Estado duplicar su recaudación actual, manteniendo un margen de evasión cercano al 10%. Este porcentaje se ubica por debajo de otras estimaciones realizadas recientemente por otras instituciones en México.[[1]](#footnote-1) Los costos de la administración tributaria también se incluyeron como costos del proyecto, los cuales aumentarían de manera significativa producto de su modernización, aunque parten de un nivel muy bajo en la actualidad. Los resultados arrojan un VPN para el Estado de US$ 112 millones y una tasa interna de retorno (TIR) de 217%. En conclusión, el Estado de Yucatán no sólo pagaría con absoluta comodidad la proporción del préstamo correspondiente para este componente y aquellos que no generan ingresos o beneficios directos cuantificables, sino inclusive la totalidad del préstamo del Banco y su deuda pública actual. El proyecto representaría un beneficio neto en valor presente significativamente elevado para el Estado de Yucatán, lo cual le daría un impulso extraordinario a la inversión pública y a otros gastos sociales y ambientales de mucha importancia. Las Tablas 2 y 3 muestran los supuestos y resultados obtenidos y comentados de este ejercicio.

**Tabla 2**



**Tabla 3**



1. Finalmente, se estima la población beneficiaria será la totalidad de la población del Estado por la naturaleza del proyecto, que implica la mejora de la capacidad gerencial del Gobierno. La población de esta Entidad Federativa alcanza 1.8 millones de personas. Los componentes de inversión en desarrollo urbano y de transporte de la ciudad de Mérida afectarán a la población de esta ciudad, estimada en 800.000 personas. El componente de desarrollo urbano de Puerto Progreso afectará directamente a la población de esta ciudad, estimada en 50.000 personas. El costo del programa será pagado básicamente por (i) los beneficiarios directos a través de impuestos a la propiedad y uso de los servicios públicos y de infraestructura financiados por el programa; y (ii) por turista y visitantes que usarán los servicios públicos y de infraestructura.

1. INDETEC, Instituto para el Desarrollo Técnico de las Haciendas Públicas (Octubre de 2009), México. [↑](#footnote-ref-1)