

Libro Blanco

9a. modificación al Título de Concesión de la
Autopista Constituyentes y Reforma-La Venta

Octubre, 2018.



Contenido

I.	PRESENTACIÓN	1
I.1.	Nombre y principales componentes del proyecto	1
I.1.1.	Principales características técnicas del proyecto	1
I.2.	Periodo de vigencia que se documenta	5
I.3.	Ubicación geográfica del proyecto	5
I.4.	Unidades Administrativas participantes	6
I.5.	Nombre del Titular	7
II.	FUNDAMENTO LEGAL Y OBJETIVO DEL LIBRO BLANCO	8
II.1.	Fundamento legal	8
II.2.	Objetivo del Libro Blanco	9
III.	ANTECEDENTES	10
IV.	MARCO NORMATIVO APLICABLE A LAS ACCIONES REALIZADAS DURANTE LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO	14
V.	VINCULACIÓN DEL PROYECTO CON EL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO Y PROGRAMAS SECTORIALES, INSTITUCIONALES REGIONALES Y/O ESPECIALES	17
V.1.	Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018	17
V.2.	Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2013-2018	18
V.3.	Programa Nacional de Infraestructura 2014-2018	20
V.4.	Programa de Inversiones en Infraestructura de Transporte y Comunicaciones 2013-2018	20
VI.	SÍNTESIS EJECUTIVA DEL PROYECTO	22
VII.	ACCIONES REALIZADAS	25
VII.1.	Solicitud de la modificación	40
VII.2.	Justificación del proyecto	41

Contenido

VII.3.	Análisis	44
VII.4.	Dictaminación	44
VII.5.	Comunicado	45
VII.6.	Inicio de operaciones	45
VIII.	SEGUIMIENTO Y CONTROL	47
VIII.1.	Informes periódicos	47
VIII.2.	Resumen de las auditorías y atención de observaciones	47
IX.	RESULTADOS Y BENEFICIOS ALCANZADOS E IMPACTOS IDENTIFICADOS	50
X.	RESUMEN EJECUTIVO DEL INFORME FINAL	52
XI.	ANEXOS	54
XI.1.	Antecedentes	54
XI.2.	Solicitud de la modificación	54
XI.3.	Análisis	54
XI.4.	Dictaminación	55
XI.5.	Comunicado	55
XI.6.	Inicio de operaciones	55
XI.7.	Informes periódicos	55
XI.8.	Resumen de las auditorías practicadas y atención de observaciones	55
XII.	APÉNDICE	56
XII.1.	Relación de Ilustraciones	56
XII.2.	Relación de Diagramas	56
XII.3.	Relación de Fotografías	56
XII.4.	Relación de Tablas	56
	GLOSARIO	57

I.

PRESENTACIÓN

I.1. Nombre y principales componentes del proyecto

9a. modificación al Título de Concesión de la Autopista Constituyentes y Reforma-La Venta

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), el 31 de julio de 1989 otorgó el Título de Concesión a la empresa Promotora y Administradora de Carreteras, S.A. de C.V., con la finalidad de que construyera, explotara y conservara el tramo Constituyentes y Reforma-La Venta, Distrito Federal (hoy Ciudad de México), de la Carretera México-Toluca, abasteciendo a la Concesionaria de lo necesario para que recibiera en forma programada y gratuitamente el derecho de vía al ritmo y medida que se fuera avanzando en el programa de obras a que se refiere el Anexo 2 del Título citado, a efecto de no sufrir retraso en la ejecución de las obras; y así cumplir con los Programas de Trabajo de Comunicaciones y Transportes y de Carreteras de Cuota del periodo 1988-1994.

El referido Título, en la Condición Décima Cuarta estableció el derecho a una ampliación de la concesión mediante la construcción del Entronque Constituyentes ubicado en el km. 20+700, en los términos y condiciones que señale la SCT.

I.1.1. Principales características técnicas del proyecto

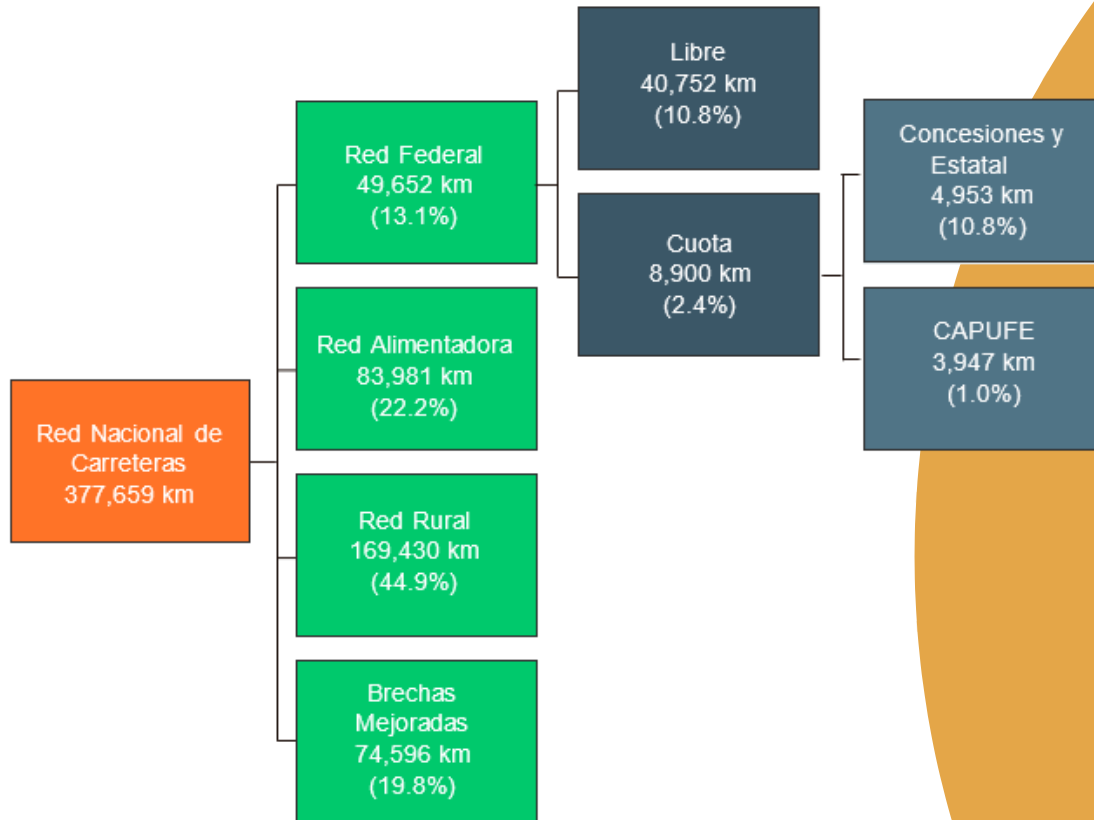
La presente modificación consistió en llevar a cabo la construcción del tramo La Marquesa-Lerma de Villada de la carretera México-Toluca, señalado como Tramo Adicional.

Con los siguientes propósitos: *“que la sociedad contara con una infraestructura de mejores especificaciones, incrementar la seguridad y la eficiencia operativa en la vía concesionada, impulsar el desarrollo de infraestructura mediante la construcción de obras indispensables para dar conectividad a la red de carreteras, así como promover una mayor participación del sector privado en el desarrollo de la infraestructura y multiplicar las inversiones en el sector; además de ampliar el periodo de vigencia de la Concesión, para que la Concesionaria recuperara los montos de inversión y su rendimiento respectivo, con los flujos remanentes y que una vez cubiertas las obligaciones establecidas en el propio Título de Concesión, se mantenga en óptimas condiciones la operación de la vía”.*

El Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2014 – 2018 (PSCT), señala que la infraestructura carretera estaba constituida por 377,659 km. de longitud, dividida entre red federal (49,652 km.), carreteras alimentadoras estatales

(83,981 km.), la red rural (169,430 km.) y brechas mejoradas (74,596 km.).
(Diagrama 1)

Diagrama 1. Composición de la Red Nacional de Carreteras 2012



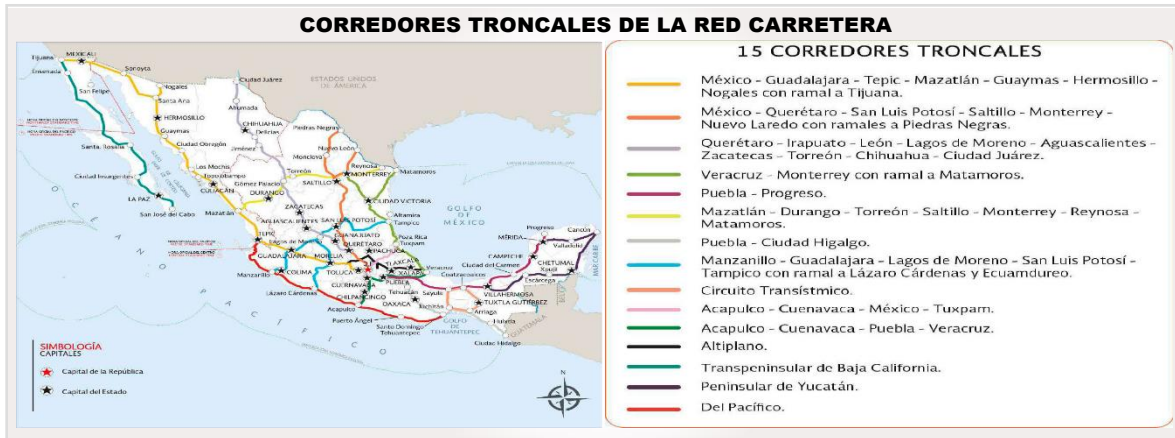
Fuente: Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Subsecretaría de Infraestructura.

La red carretera, se encuentra conformada por 14 corredores carreteros, situados entre los dos océanos y las fronteras norte y sur del país, entre su proyección la actual Administración 2013-2018, programó comenzar con un decimoquinto corredor que conectará a Salina Cruz, en el estado de Oaxaca con Tepic, Nayarit, por la costa del Pacífico, estimando que para el año 2018, siete de estos corredores se encuentren modernizados en su totalidad¹.

En el Anuario Estadístico Sector Comunicaciones y Transportes de 2016, se encuentra representado el décimo quinto corredor. (Ilustración 1 y Tabla 1)

¹ Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2014 – 2018.

Ilustración 1. Situación de corredores troncales



Fuente: Anuario Estadístico Sector Comunicaciones y Transportes, 2016.

Tabla 1. Composición de la Red Nacional de Carreteras 2018

LONGITUD DE LA RED^{1/}

Tipo de Red	Kilómetros
Red federal libre de peaje	40,590
Autopistas de cuota ^{2/}	10,274
Red de caminos rurales y alimentadores	347,129
Red de caminos rurales	144,533
Red alimentadora estatal	119,151
Red alimentadora SCT	1,263
Brechas	69,367
Otros	12,815
Total	397,993

^{1/} Anexo Estadístico del Sexto informe de Gobierno.

^{2/} Incluye los datos de la red a cargo de CAPUFE, de autopistas concesionadas y estatales de cuota.
Fuente: SCT. Subsecretaría de Infraestructura.

En este sentido en materia de construcción y modernización de la infraestructura carretera del país, de diciembre de 2012 (377,659 km. de longitud) a junio de 2018 (397,993 km. de longitud), se alcanzó un avance total de 20,334 km. en la presente administración.

Además de lo antes descrito, en la 9a. modificación al Título de Concesión, se indica que, es de interés primordial para la Secretaría, vigilar que la infraestructura carretera del país sea eficiente y segura, y en este sentido, para evitar una disminución en el nivel de servicio en la carretera México-Toluca, en particular, en lo que se refiere a la seguridad de la vía, se ha generado la urgente necesidad de mejorar las condiciones físicas de dicho tramo para brindar un mejor nivel de servicio a los usuarios con un incremento en su seguridad, por lo que, el proyecto

que será desarrollado conforme al presente instrumento permite incrementar de manera sustancial el desarrollo industrial, comercial y turístico de las zonas conurbadas de la Ciudad de México y la Ciudad de Toluca puesto que incrementa de manera importante la infraestructura carretera existente entre ambas urbes.

Aunado a lo anterior, el financiamiento del proyecto muestra condiciones favorables para el Gobierno Federal y la Concesionaria; así como las instituciones que le han otorgado y le otorgaran financiamiento. Debido a que la infraestructura carretera a ser desarrollada será efectuada sin la utilización de los recursos públicos.

Asimismo, las modificaciones a las condiciones técnicas, operativas y financieras de la Concesión, relacionadas con la obligación de la Concesionaria de construir, operar, explotar, conservar y mantener el Tramo La Marquesa-Lerma de Villada, con la finalidad de mantener el equilibrio económico de la Concesión, y tomando en cuenta las nuevas inversiones, los costos futuros de ampliación y mejoramiento y las demás proyecciones financieras y operativas que consideren la rentabilidad de la Concesión, es necesaria una modificación al periodo de vigencia de la Concesión, ya que la construcción del tramo señalado sólo podría ser financiable con la certeza jurídica de que la concesionaria podrá explotar la Concesión durante el tiempo suficiente para pagar los financiamientos y recuperar su inversión, sin exceder el plazo máximo previsto en la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal. (Fotografía 1 y 2)

Fotografía 1. Autopista Constituyentes Reforma-La Marquesa Lerma



Fuente: <https://www.bing.com/images/search?q=imagenes+de+la+carretera+constituyentes+reforma+la+venta&FORM=HDRSC2>

Fotografía 2. Autopista Constituyentes Reforma-La Marquesa Lerma



Fuente: <https://www.bing.com/images/search?q=imagenes+de+la+carretera+constituyentes+reforma+la+venta&FORM=HDRSC2>

I.2. Periodo de vigencia que se documenta

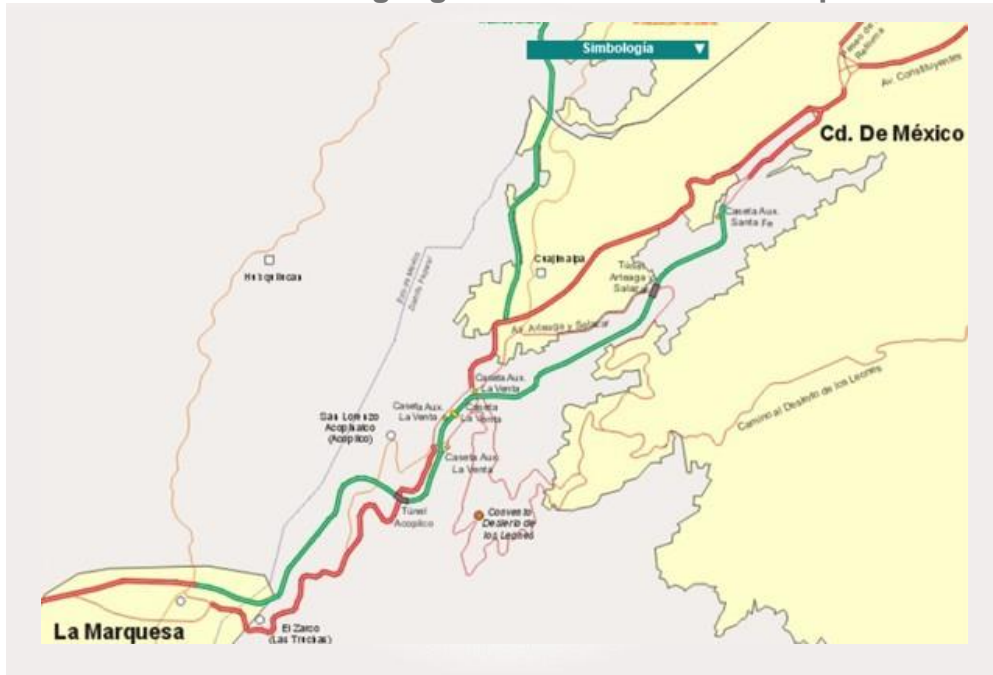
El plazo que se documenta para la presente modificación al Título de Concesión, se encuentra comprendido en el periodo 2013-2018.

I.3. Ubicación geográfica del proyecto

Las obras consistirán en la ampliación de dos carriles en ambos sentidos del tramo La Marquesa-Lerma de Villada, de la carretera México-Toluca, tramo comprendido por 12 km. partiendo del km. 20+700. (Fotografía 3)

“Se llevará a cabo la construcción del tramo La Marquesa-Lerma de Villada de la carretera México-Toluca, con base al proyecto que será convenido entre la Secretaría y la Concesionaria”, dicho tramo comprende 12 km., con una inversión adicional de hasta por \$3,500 millones de pesos.

Ilustración 2. Ubicación geográfica del Tramo La Marquesa-Lerma



Fuente: <https://www.bing.com/images/search?q=imagenes+de+la+carretera+constituyentes+reforma+la+venta&FORM=HDRSC2>

I.4. Unidades Administrativas participantes

La Dirección General de Desarrollo Carretero, adscrita a la Subsecretaría de Infraestructura de la SCT, fue la encargada de otorgar la 9a. modificación al Título de Concesión con apoyo de sus Unidades Administrativas: Direcciones Generales Adjuntas de Formulación de Proyectos y de Seguimiento de Concesiones de Autopistas, Dirección General Adjunta de Supervisión Física de Autopistas y la Dirección de Asuntos Jurídicos y Legales, dependientes de ésta, conforme a las atribuciones que le fueron conferidas en el artículo 20 del Reglamento Interior de esa dependencia, le corresponde entre otros asuntos los siguientes:

- Supervisar el cumplimiento de las obligaciones que las leyes, reglamentos, títulos de concesión o permisos respectivos impongan a los concesionarios o permisionarios de caminos y puentes federales o sus obras auxiliares y tramitar, en su caso, los procedimientos para la modificación, revocación, rescate, requisa, terminación o suspensión;
- Verificar el estado financiero de los concesionarios de caminos y puentes en los términos establecidos en los títulos de concesión;
- Tramitar el otorgamiento de permisos y autorizaciones para la construcción de accesos, cruzamientos e instalaciones marginales en el derecho de vía de los caminos y puentes concesionados, así como para la instalación de anuncios y señales publicitarias; la construcción, modificación o ampliación de las obras en

el derecho de vía, y la instalación de líneas de transmisión eléctrica, postes, cercas, ductos de transmisión o cualquier otra obra subterránea, superficial o aérea, en caminos concesionados y, en su caso, tramitar la suspensión o retiro de las obras en el derecho de vía;

- Verificar el estado físico de los caminos y puentes concesionados, emitir disposiciones relativas a su conservación y mantenimiento, así como revisar propuestas de obra para ello; e
- Integrar bancos de datos y herramientas analíticas auxiliares para el manejo de caminos y puentes concesionados.

I.5. Nombre del Titular

Raúl Eduardo Flores Macías
Director General de Desarrollo Carretero.

II.

FUNDAMENTO LEGAL Y OBJETIVO DEL LIBRO BLANCO

II.1 Fundamento legal

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.
Artículos 6, 25, 26, Apartado A, 28, párrafo décimo primero, 90 y 134.

Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública.
Artículo 116.

Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública.
Artículo 113.

Manual Ejecutivo para la Entrega-Recepción y Rendición de Cuentas 2012-2018.

El PND 2013-2018, plantea como estrategia transversal, “un Gobierno Cercano y Moderno” orientado a resultados, que optimice el uso de los recursos públicos, utilice las nuevas tecnologías de la información y comunicación e impulse la transparencia y la rendición de cuentas y establece que se aplicarán normativamente a través de programas especiales; en este sentido, el 20 de mayo de 2013, se publicó en el Diario Oficial de la Federación (DOF), el Programa para un Gobierno Cercano y Moderno 2013-2018, el cual incorpora, entre otros, el objetivo de “Impulsar un gobierno abierto que fomente la rendición de cuentas en la Administración Pública Federal”².

Como parte de las cinco metas nacionales trazadas en el PND se encuentra “*un México en Paz*”, la cual tiene como objetivo: “*fortalecer las instituciones mediante el combate a la corrupción y el fomento de una mayor rendición de cuentas*”; lo anterior, orientado a la consolidación de una democracia plena.

Derivado de lo anterior, es a la Secretaría de la Función Pública (SFP), que le corresponde de acuerdo con el ámbito de sus atribuciones, “vigilar la transparencia y la debida transición gubernamental por parte de las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal (APF), de la Procuraduría General de la República, y de las empresas productivas del Estado”, por lo que, para dar de cuentas cumplimiento, estableció las bases que deberán observar en el proceso de

² Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018, publicado el 20 de mayo de 2013 en el Diario Oficial de la Federación.

rendición al término de una administración, así como los servidores públicos federales en la entrega-recepción de los asuntos a su cargo, con motivo de la separación del empleo, cargo o comisión que desempeñan, a efecto de transparentar la gestión pública y asegurar la consecución de los objetivos y metas institucionales, de esta manera, el Titular del Ejecutivo Federal y la SFP expedieron y publicaron acuerdos, lineamientos y manuales que ponen a disposición de los servidores públicos para que realicen los procesos de rendición de cuentas, entre los que se encuentran los siguientes documentos:

- ACUERDO por el que se establecen las bases generales para la rendición de cuentas de la Administración Pública Federal y para realizar la entrega-recepción de los asuntos a cargo de los servidores públicos y de los recursos que tengan asignados al momento de separarse de su empleo, cargo o comisión, publicado en el DOF el 6 de julio de 2017.
- ACUERDO por el que se establecen los Lineamientos Generales para la regulación de los procesos de entrega-recepción y de rendición de cuentas de la Administración Pública Federal, publicado en el DOF el 24 de julio de 2017.

En consecuencia, la actual administración pública entiende la prioridad de documentar su actuación y ha decidido elaborar este Libro Blanco para dejar testimonio de su actuación, para quienes los sucedan en el ejercicio de la función pública, teniendo claros los resultados y los compromisos que pudiesen derivarse de estas acciones de gobierno.

Finalmente, la SCT por medio de la Dirección General de Desarrollo Carretero, en el marco jurídico que regula su actuar, asume la responsabilidad de plasmar el presente Libro Blanco en forma clara, completa y veraz el esfuerzo institucional que han realizado las unidades administrativas que la conforman.

II.2. Objetivo del Libro Blanco

El objetivo general de este documento es rendir cuentas a la ciudadanía, dejar constancia de las acciones y resultados obtenidos más destacados en el otorgamiento de la concesión de infraestructura carretera, llevado a cabo por la Dirección General de Desarrollo Carretero de la SCT, para indicar, ordenar e identificar de manera cronológica la información relacionada con el proceso de la autorización.

III.

ANTECEDENTES

El 31 de julio de 1989 el Gobierno Federal a través de la SCT “otorgó el Título de Concesión a Promotora y Administradora de Carreteras, S.A. de C.V., a efecto de que ésta, construyera, explotara y conservara el tramo Constituyentes y Reforma-La Venta, Distrito Federal, de la Carretera México-Toluca, y además proveerá lo necesario para que la Concesionaria reciba programada y gratuitamente el derecho de vía al ritmo y medida que vaya avanzando en el programa de obras a que se refiere el Anexo 2 del referido título, a efecto de que no sufra retraso en la ejecución de obras. ([Anexo CRV III.1](#))

Asimismo, la Concesionaria deberá construir, explotar y conservar la carretera objeto de esta concesión, incluyendo la explotación por sí y autorizando a título oneroso o gratuito a terceros, los servicios o actividades conexas (especificar servicio de restaurantes, gasolineras, paradores, zonas de mantenimiento y talleres, hoteles, etc.) ...”

La Concesionaria mediante copia certificada de fecha 28 de julio de 1989, relativa al testimonio 51,127 número cincuenta y un mil ciento veintisiete, expedida por el Notario Setenta y Cuatro del Distrito Federal, hizo constar la Constitución de la Sociedad Anónima Mexicana Mercantil, denominada Promotora y Administradora de Carreteras, S.A. de C.V. ([Anexo CRV III.2](#))

En el citado título, Condición Décimo Cuarta se estableció que: “*LA CONCESIONARIA tendrá derecho a una ampliación de la concesión mediante la construcción del Entronque Constituyentes ubicado en el km. 20+700. en los términos y condiciones que señale LA SECRETARIA*”.

En apego a lo establecido en el Título de Concesión, la SCT y la Concesionaria realizaron las siguientes modificaciones al Título de concesión, a través de la autorización de 2 adendum y 6 modificaciones, como se describe a continuación:

El 19 de diciembre de 1991, en el cual cambiaron las bases de regulación tarifaria, se amplió el plazo de la Concesión en 11 años y se incluyó la obligación a cargo de la Concesionaria consistente en aportar a la dependencia la cantidad de \$320,000 millones de viejos pesos, para apoyar programas de infraestructura carretera, mediante Adendum. ([Anexo CRV III.3](#))

Con fecha 29 de abril de 1992, se otorgó el segundo Adendum, para modificar las bases conforme a las cuales podría llevarse a cabo el ajuste de las tarifas de peaje del tramo concesionado. ([Anexo CRV III.4](#))

Por tercera vez, el 15 de diciembre de 1993 se modificó el Título de la Concesión, con la finalidad de incorporar la construcción, operación, exploración, conservación y mantenimiento del tramo La Venta-Colegio Militar de la carretera México -Toluca. ([Anexo CRV III.5](#))

La cuarta modificación al Título de la Concesión, se realizó el 16 de mayo de 2002, con la que se previó, entre otras cosas: (i) excluir del objeto de la Concesión la construcción, operación, explotación, conservación y mantenimiento del tramo La Venta-Colegio Militar, debido a que no se obtuvo el dictamen favorable de impacto ambiental para realizar la construcción de ese tramo y a los problemas sociales que se presentaron; y (ii) modificar el plazo de vigencia de la Concesión para quedar en un total de 23 años, 5 meses y 19 días, contados a partir del 31 de julio de 1989. ([Anexo CRV III.6](#))

Asimismo, se conoció que: la Secretaría, el Servicio de Administración y Enajenación de Bienes, la Concesionaria y MBIA Insurance Corporation, el 10 de enero de 2006, firmaron una carta de intención en la que se planteó la posibilidad de ampliar el plazo de la Concesión, para permitir disminución importante y óptima de las tarifas en la carretera concesionada, sin afectar a los acreedores financieros y demás fideicomisarios del fideicomiso emisor de instrumentos de deuda, pagaderos con cargo a la Concesión.

La quinta modificación al título fue realizada el 22 de marzo de 2006, señalando que entre otras cosas: (i) se estableció el procedimiento para calcular el nivel tarifario óptimo en la carretera concesionada; (ii) se establecieron las condiciones para la entrada en vigor de la reducción tarifaria; (iii) se prorrogó la vigencia de la Concesión hasta el 4 de julio de 2030; y (iii) se estableció la obligación a cargo de la Concesionaria consistente en construir ciertas obras de mejoras a la carretera concesionada o de interconexión de la misma con otras y encargarse de su mantenimiento, en términos de los acuerdos que para tal efecto celebren la Concesionaria y la Secretaría. ([Anexo CRV III.7](#))

Además de lo anterior, el 3 de abril de 2006 como consecuencia de la firma de la carta de intención y del otorgamiento de la quinta modificación del título, a que se refieren los antecedentes VI y VII anteriores, la Concesionaria, Monex Casa de Bolsa, S.A. de C.V., Monex Grupo Financiero, y MBIA Insurance Corporation, constituyeron en Nacional Financiera, S.N.C., Institución de Banca de Desarrollo, Dirección Fiduciaria, el fideicomiso identificado con el número 80,481 (en adelante, tal como el mismo se ha modificado de tiempo en tiempo, el "Fideicomiso Emisor" o el "Fideicomiso del Tramo Inicial"); al cual se aportaron como parte de su patrimonio los derechos de cobro de las cuotas de peaje de la carretera concesionada, los cuales se afectaron para pagar los certificados bursátiles preferentes; las obligaciones de pago para con el proveedor de seguro de garantía financiero; los certificados bursátiles subordinados; las inversiones que realice la Concesionaria, conforme al inciso d) de la Condición Quinta de la Concesión, junto con su rendimiento correspondiente; los montos residuales de dicho Fideicomiso Emisor

que la Concesionaria tiene derecho a recibir, más el rendimiento correspondiente, conforme a lo establecido en el Anexo 6 de la Concesión y en dicho Fideicomiso Emisor; las obligaciones con los demás fideicomisarios del Fideicomiso Emisor; y cualquiera otra obligación o responsabilidad del Fideicomiso Emisor. Mismas obligaciones que al día de hoy se encuentran pendientes de pago.

El 5 de enero de 2012 se efectuó la sexta modificación del Título de la Concesión, en la que se le permitió la realización de otras obras de mejoras a la carretera concesionada o de interconexión en carreteras federales de la misma con otras, cuyo costo excederá el monto máximo establecido en la quinta modificación del Título de Concesión; en el entendido de que las obras referidas serán financiadas por la Concesionaria con recursos propios, siempre y cuando: (i) las nuevas inversiones sean rentables, financieramente factibles y no pongan en riesgo la viabilidad financiera de la Concesión; y (ii) la Concesionaria pueda recuperar las inversiones correspondientes, junto con un rendimiento real anual de 12%, con cargo a las cuotas de peaje que se cobran en la carretera concesionada, sin afectar a los acreedores financieros y demás fideicomisarios del fideicomiso emisor de instrumentos de deuda, pagaderos con cargo a la Concesión. ([Anexo CRV III.8](#))

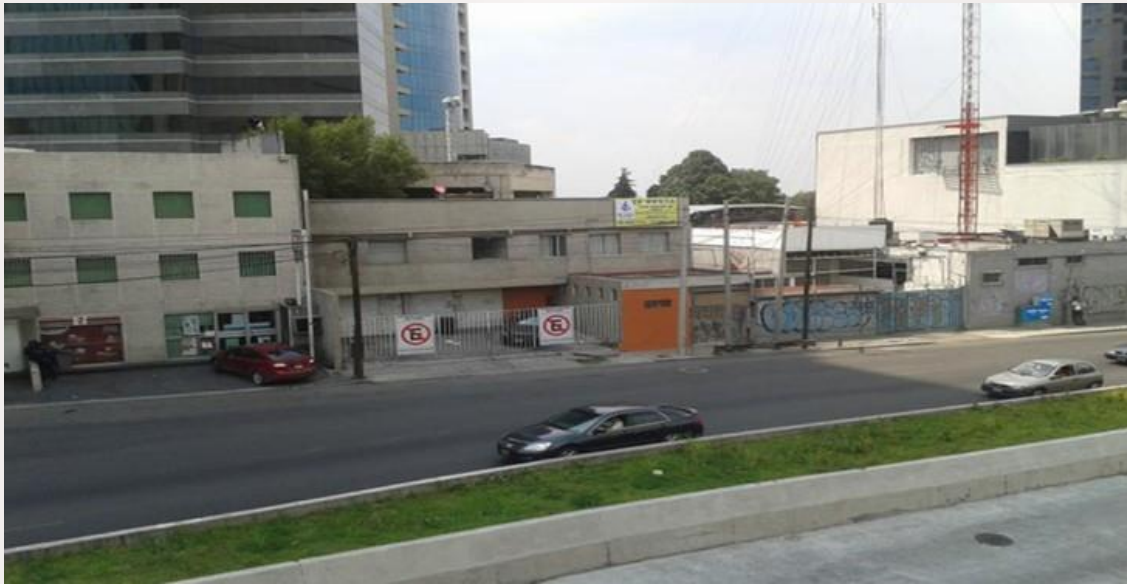
La Secretaría el 31 de mayo de 2012, otorgó a la Concesionaria la séptima modificación al Título de Concesión, en la que se le permitió a ésta, la realización de obras de mejoras o de interconexión en la carretera concesionada y/o realizar aportaciones para el pago de obras en otras carreteras federales, así como efectuar inversiones en la carretera concesionada y/o en otras carreteras federales, según cada una de esas obras y/o inversiones se definan en los Anexos 7 y 8 del Título de Concesión. En el entendido de que la ejecución de dichas obras y/o inversiones estará condicionada a que las mismas sean rentables, financieramente factibles y no pongan en riesgo la viabilidad financiera de la Concesión; y que la Concesionaria tendrá derecho a recuperar las inversiones correspondientes, junto con un rendimiento real anual capitalizable de 12%, con cargo a las cuotas de peaje que se cobran en la carretera concesionada, sin afectar a los acreedores financieros y demás fideicomisarios del Fideicomiso Emisor, pagaderos con cargo a la Concesión. ([Anexo CRV III.9](#))

El 31 de agosto de 2012, la Secretaría otorgó a la Concesionaria la octava modificación al Título de Concesión, con el objeto de permitir a la Concesionaria la recuperación de las inversiones que ha realizado y realizará en carreteras federales que promuevan el desarrollo de la infraestructura carretera del país, efectuadas a las distintas condiciones determinadas inicialmente en el título referido. ([Anexo CRV III.10](#))

Finalmente, el 23 de julio de 2013 la SCT y la Concesionaria llevaron a cabo la presente modificación al Título de Concesión, se llevo a cabo con el fin de dotar a la sociedad de una infraestructura de mejores especificaciones, incrementar la seguridad y la eficiencia operativa en la vía concesionada, impulsar el desarrollo de infraestructura mediante la construcción de obras indispensables para darle

conectividad a la red de carreteras, promover una mayor participación del sector privado en el desarrollo de la infraestructura y multiplicar las inversiones en el sector; así como, ampliar el periodo de vigencia de la Concesión para permitirle a la Concesionaria la recuperación de los montos de inversión y su rendimiento respectivo, con los flujos remanentes y una vez cubiertas las obligaciones establecidas en el propio Título de Concesión para mantener en óptimas condiciones la operación de la vía. Cabe señalar que, esta modificación es de la que se hablara en lo subsecuente. ([Anexo CRV III.11](#)) (Fotografía 3)

Fotografía 3. Autopista Constituyentes Reforma - La Marquesa Lerma.



Fuente: <https://www.bing.com/images/search?q=croquis%20autopista%20la%20marquesa%20lerma&q&s=n&form=QBIR&sp=-1&pq=croquis%20autopista%20>

IV.

MARCO NORMATIVO APLICABLE A LAS ACCIONES REALIZADAS DURANTE LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

En los artículos 6, 25, 26, apartado A y 28, párrafo décimo primero, 90 y 134 se establece que, al Estado le corresponde la rectoría del desarrollo nacional, que fortalezca la soberanía de la Nación y su régimen democrático; organizar un sistema de planeación democrática del desarrollo nacional; así como concesionar la prestación de servicios públicos o la explotación, uso y aprovechamiento de bienes de dominio de la Federación, salvo las excepciones que las leyes prevengan.

Ley Orgánica de la Administración Pública Federal.

Los artículos 2, fracción I, 14, 18, 26 y 36 fracciones I, XXI, XXIV y XXVII, establecen las facultades y atribuciones de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), para entre otros, otorgar concesiones o permisos para construir las obras que le corresponda ejecutar.

Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.

En los artículos 1, 2, fracción I, inciso c), 5, fracciones I, III y IX, 6, 17 fracción I, 30 y Sexto Transitorio, se regula la construcción, operación, explotación, conservación y mantenimiento de los caminos y puentes que constituyen las vías generales de comunicación; así como las atribuciones para planear, formular y conducir las políticas y programas para el desarrollo de los caminos, puentes, servicios de autotransporte federal y sus servicios auxiliares; además de otorgar las concesiones mediante títulos y permisos a que se refiere la Ley, vigilar su cumplimiento, resolver sobre su revocación o terminación en su caso, y la resolución de las prórrogas, mismas que pueden ser solicitadas en cualquier momento durante su vigencia, cuando se presenten causas que lo justifiquen, no

atribuibles a los concesionarios, entre los que se incluyan demoras en la liberación del derecho de vía.

Ley General de Bienes Nacionales.

Conforme a los artículos 3, fracción II, 6, fracción II, 7, fracción XI, 16, 28 fracción V, 72 y 73, señala que son bienes de uso común los que se encuentran sujetos al régimen de dominio público de la Federación, entre ellos: Los caminos, carreteras, puentes y vías férreas que constituyen vías generales de comunicación, con sus servicios auxiliares; además de facultar a la Dependencia para otorgar concesiones y prorrogas hasta por un plazo de cincuenta años, el cual podrá ser ampliado una o varias veces sin exceder el citado plazo, a juicio de la dependencia.

Las concesiones, permisos y autorizaciones sobre bienes sujetos al régimen de dominio público de la Federación no crean derechos reales; otorgan simplemente frente a la administración y sin perjuicio de terceros, el derecho a realizar los usos, aprovechamientos o explotaciones, de acuerdo con las reglas y condiciones que establezcan las leyes y el título de la concesión, el permiso o la autorización correspondiente.

Ley de Vías Generales de Comunicación.

Artículo 4 fracciones I y V, referentes a que las controversias que causen sobre la interpretación y cumplimiento de las concesiones y toda clase de contratos relacionados con las vías generales de comunicación y medios de transporte, se decidirán por los términos de las mismas concesiones y los contratos; y en su defecto, conforme a las necesidades mismas del servicio público de cuya satisfacción se trate.

Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública.

Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública.

Ley Federal de Procedimiento Administrativo.

Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente.

Reglamento de la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente en Materia de Evaluación del Impacto Ambiental.

Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Dispone en los artículos 1, 4 y 5, fracción XI, el otorgar concesiones y resolver, en su caso, sobre su prórroga y modificaciones, así como declarar administrativamente su caducidad, nulidad, rescisión o revocación.

Manual Ejecutivo para la Entrega-Recepción y Rendición de Cuentas 2012-2018.

Título de Concesión.

Las condiciones Cuarta, Décima Cuarta y Vigésima Segunda.- Modificaciones al Título de Concesión, indican las circunstancias en las cuales la dependencia a través de la evaluación que realice a la solicitud de la concesionaria, podrá llevar a cabo las modificaciones a las situaciones técnicas, operativas, impedimentos para la puntual ejecución del programa de obra, casos fortuitos o fuerza mayor, o en su caso, respecto a los tramos, así como no concesionar carreteras paralelas a la Concesionaria, durante el tiempo de vigencia del Título.

V.

VINCULACIÓN DEL PROYECTO CON EL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO Y PROGRAMAS SECTORIALES, INSTITUCIONALES, REGIONALES Y/O ESPECIALES

V.1. Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018

El PND 2013-2018, establece entre sus postulados, que el enfoque de la presente Administración fue generar un crecimiento económico sostenible e incluyente que estuvo basado en un desarrollo integral y equilibrado de todos los mexicanos. En este orden de ideas, la SCT trabajó en 5 ejes fundamentales: lograr un México en Paz; lograr un México Incluyente; lograr un México con Educación de Calidad para Todos; lograr un México Próspero y lograr que México sea un Actor con Responsabilidad Global.

El presente instrumento se ubica dentro del marco del eje fundamental de Lograr un México Próspero, conforme a la estrategia 4.2.5 del referido Plan, por lo que fue necesario promover la participación del sector privado en el desarrollo de infraestructura, articulando la colaboración de los gobiernos estatales y municipales para impulsar proyectos de alto beneficio social, que contribuyeran a incrementar la cobertura y calidad de la infraestructura necesaria para elevar la productividad de la economía.

Asimismo, la mencionada estrategia 4.2.5 contempló las siguientes líneas de acción:

- (i) seguir tres ejes rectores en el desarrollo de infraestructura (a saber: desarrollo regional equilibrado, desarrollo urbano y conectividad logística);

- (ii) fomentar el desarrollo de relaciones de largo plazo entre instancias del sector público y del privado, para la prestación de servicios al sector público o al usuario final, en los que se utilice la infraestructura provista total o parcialmente por el sector privado;
- (iii) priorizar los proyectos con base en su rentabilidad social y alineación al Sistema Nacional de Planeación Democrática;
- (iv) consolidar instrumentos de financiamiento flexibles para proyectos de infraestructura, que contribuyan a otorgar el mayor impulso posible al desarrollo de la infraestructura nacional;
- (v) complementar el financiamiento de proyectos con alta rentabilidad social en los que el mercado no participa, en términos de riesgo y plazo; y
- (vi) promover el desarrollo del mercado de capitales para el financiamiento de infraestructura.

V.2. Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2013-2018

El Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2013-2018, se encuentra alineado al PND, con la visión de llevar a México a su máximo potencial, puntualizado en seis objetivos sectoriales generales, 26 estrategias y 131 líneas de acción, además de integrar las 34 líneas de acción transversales contenidas en los Programas Transversales Democratizar la Productividad, Gobierno Cercano y Moderno, y Perspectiva de Género que impactan en el quehacer del sector.

En función de lo anterior, a continuación, se muestra la vinculación de los objetivos sectoriales con el PND: (Diagrama 2 y 3)

Diagrama 2. Esquema del Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018

Alineación de los Objetivos Sectoriales con el Plan Nacional de Desarrollo (PND) 2013-2018

Esquema del Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018



Fuente: Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018.

Diagrama 3. Alineación de Objetivos Sectoriales

Alineación de Objetivos Sectoriales al PND

Meta Nacional IV México Próspero		
Objetivo de la Meta Nacional	Estrategia del Objetivo de la Meta Nacional	Objetivo del Programa Sectorial
4.9 Contar con una infraestructura de transporte que se refleje en menores costos para realizar la actividad económica.	4.9.1 Modernizar, ampliar y conservar la infraestructura de los diferentes modos de transporte, así como mejorar su conectividad bajo criterios estratégicos y de eficiencia.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Desarrollar una infraestructura de transporte y logística multimodal que genere costos competitivos, mejore la seguridad e impulse el desarrollo económico y social. 2. Contar con servicios logísticos de transporte oportunos, eficientes y seguros que incrementen la competitividad y productividad de las actividades económicas. 3. Generar condiciones para una movilidad de personas integral, ágil, segura, sustentable e incluyente, que incremente la calidad de vida.

Fuente: Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018.

Entre las estrategias y líneas de acción, se tiene como objetivo, el desarrollar una infraestructura de transporte y logística multimodal que genere costos competitivos, mejore la seguridad e impulse el desarrollo económico y social, como se muestra a continuación: (Diagrama 4)

Diagrama 4. Estrategia 1.1

Estrategia 1.1 Modernizar, construir y conservar la red carretera federal, así como mejorar su conectividad bajo criterios estratégicos, de eficiencia, seguridad y equidad regional.	
Líneas de acción	
1.1.1	Consolidar los ejes troncales.
1.1.2	Construir, modernizar, reconstruir y conservar caminos rurales y alimentadores, llegando a las zonas más marginadas del país.
1.1.3	Construir, modernizar y conservar carreteras y autopistas, privilegiando los recorridos de largo itinerario.
1.1.4	Construir infraestructura que permita brindar mayor seguridad a los usuarios.
1.1.5	Fomentar los esquemas de APP para captar mayor participación del sector privado.
1.1.6	Coordinar esfuerzos con las cámaras y colegios, para acelerar los procesos de implementación de los proyectos.
Líneas de acción transversales	
a)	<p>Adoptar nuevas modalidades de operación y conservación de autopistas, de acuerdo a estándares internacionales, para reducir costos operativos del transporte.</p> <p>Descripción: Identificar mejores prácticas nacionales e internacionales y el establecimiento de estándares que apliquen en las licitaciones para los procesos de construcción, mantenimiento y ampliación, y con base en ellas, fomentar la participación de empresas tanto nacionales como internacionales que cumplan con estos requisitos, con lo cual se facilitará contar con mejor servicio, mayor seguridad y costos competitivos para los usuarios.</p>
b)	<p>Modernizar y ampliar la red de caminos rurales y alimentadores, carreteras interestatales.</p> <p>Descripción: La modernización de las carreteras interestatales permite integrar los ejes interregionales y mejorar la comunicación entre regiones y la red carretera. Los programas de desarrollo carretero contemplarán acciones específicas para ampliar la red de caminos rurales, alimentadores y carreteras interestatales con criterios de inclusión social y conectividad interregional que propicien el desarrollo equitativo de regiones, ciudades y localidades. Además se atenderá a una mejora en las especificaciones técnicas de la red de caminos rurales y alimentadores.</p>
c)	<p>Conservar y mantener en buenas condiciones los caminos rurales de las zonas más marginadas del país.</p> <p>Descripción: Fomentar en las zonas más marginadas del país el Programa de Empleo Temporal para la conservación y limpieza de dichos caminos. De esta manera, los caminos rurales contribuirán no sólo a conectar dichas zonas marginadas, sino también a potenciar la economía local y lograr mejoras en la productividad facilitando un acceso oportuno a los mercados de las comunidades marginadas.</p>

Fuente: Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes.

V.3. Programa Nacional de Infraestructura 2014-2018

En apego al PND en lo correspondiente al Capítulo VIII.- “Sistema Nacional de Planeación Democrática”, y en cumplimiento a lo dispuesto en la Ley de Planeación, la presente Administración elaboró, entre otros el Programa Nacional de Infraestructura 2014-2018 (PNI), el cual contiene objetivos, estrategias y líneas de acción que reflejan las actividades prioritarias y concretas que el Gobierno de la República busca orientar la funcionalidad integral en la infraestructura, conforme a la siguiente alineación. (Diagrama 5)

Diagrama 5. Alineación de los objetivos del PNI

ALINEACIÓN DE LOS OBJETIVOS DEL PNI AL PND Y AL PROGRAMA SECTORIAL DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES				
Meta Nacional	Objetivos de la Meta Nacional	Estrategias del Objetivo de la Meta Nacional	Objetivos del Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2014-2018	Objetivo del PNI
IV México Próspero.	<p>4.5 Democratizar el acceso a servicios de telecomunicaciones.</p> <p>4.9 Contar con una infraestructura de transporte que se refleje en menores costos para realizar la actividad económica.</p>	<p>4.5.1 Impulsar el desarrollo e innovación tecnológica de las telecomunicaciones que amplíe la cobertura y accesibilidad para impulsar mejores servicios y promover la competencia, buscando la reducción de costos y la eficiencia de las comunicaciones.</p> <p>4.9.1 Modernizar, ampliar y conservar la infraestructura de los diferentes modos de transporte, así como mejorar su conectividad bajo criterios estratégicos y de eficiencia.</p>	<p>1. Desarrollar una infraestructura de transporte y logística multimodal que genere costos competitivos, mejore la seguridad e impulse el desarrollo económico y social.</p> <p>2. Contar con servicios logísticos de transporte oportunos, eficientes y seguros que incrementen la competitividad y productividad de las actividades económicas.</p> <p>3. Generar condiciones para una movilidad de personas integral, ágil, segura, sustentable e incluyente, que incremente la calidad de vida.</p> <p>4. Ampliar la cobertura y el acceso a mejores servicios de comunicaciones en condiciones de competencia.</p> <p>6. Desarrollar integralmente y a largo plazo al sector con la creación y adaptación de tecnología y la generación de capacidades nacionales.</p>	<p>Contar con una infraestructura y una plataforma logística de transportes y comunicaciones modernas que fomenten una mayor competitividad, productividad y desarrollo económico y social.</p>

Fuente: Programa Nacional de Infraestructura y Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2014-2018.

V.4. Programa de Inversiones en Infraestructura de Tran Comunicaciones 2013-2018

En cumplimiento a las Cinco Metas Nacionales y las Tres Estrategias Transversales, establecidas en el PND, se realizó el Programa de Inversiones en Infraestructura de Transporte y Comunicaciones (PIITC) 2013-2018, entre otros, tiene la visión de: “Contar con una infraestructura y una plataforma logística de comunicaciones y transportes modernas que permitan distribuir los bienes

nacionales con oportunidad y al menor costo posible, fomentando mayor productividad, competitividad, desarrollo económico, generación de empleos y mejor calidad de vida de los mexicanos”, y cuenta con el eje denominado Carreteras, y entre sus objetivos: (Diagrama 6)

- *Contar con una red troncal carretera segura, completa y en buen estado que conecte las regiones estratégicas y que permita disminuir los costos de transporte y tiempos de traslado.*
- *Completar en altas especificaciones los tres corredores troncales más importantes (México - Nogales, México - Nuevo Laredo y Altiplano).*
- *Acercar a las comunidades más alejadas mediante la construcción y modernización de caminos rurales.*

Diagrama 6. Alineación del Programa de Inversiones en Infraestructura de Transporte y Comunicaciones



Fuente: Programa de Inversiones en Infraestructura de Transportes y Comunicaciones 2013-2018.

VI.

SÍNTESIS EJECUTIVA DEL PROYECTO

La SCT el 31 de julio de 1989 otorgó a PROMOTORA Y ADMINISTRADORA DE CARRETERAS, S.A. DE C.V. el Título de Concesión por un periodo de seis años contados a partir de la fecha de su otorgamiento (31 de julio de 1989), a cuyo término los bienes afectos a la explotación de la carretera revertirán en favor del Gobierno Federal en buen estado y libres de todo gravamen, para construir; explotar y conservar la carretera México-Toluca; y para el caso de los servicios conexos tendrán una vigencia de 2 años, a partir del término de la concesión, y terminado éste, a petición del interesado, con seis meses de anticipación, podrán solicitar la ampliación o prórroga de la concesión de estos servicios.

La Concesionaria y la SCT han realizado y formalizado 9 modificaciones al Título de Concesión, por las situaciones que se describen a continuación:

El 19 de diciembre de 1991, mediante Adendum la SCT y la Concesionaria ampliaron el plazo de la Concesión original, para quedar en 11 años contados a partir de la fecha de formalización de dicha modificación, ya que era de 2 años y 4 meses; señalando que los servicios conexos tendrían una vigencia de 2 años, a partir del término de la Concesión, y terminado este plazo, con seis meses de anticipación a petición del interesado, se podría solicitar la ampliación o prórroga de la Concesión.

Nuevamente el 29 de abril de 1992, la SCT y la Concesionaria mediante Adendum, realizaron la modificación a la Condición Séptima del Título de la Concesión, referente a la Cláusula Tercera Inciso (a) del Reglamento; así como a la Condición Segunda del Primer Adendum.

El 15 de diciembre de 1993, la SCT y PACSA, efectuaron la tercera modificación al Título de la Concesión, esta vez a los apartados de Concesión y Condiciones (Segunda, Octava, Décima Quinta Vigésima Segunda y Vigésima Cuarta.

La Cuarta Modificación al Título de Concesión, fue realizada por la SCT y la Concesionaria el 16 de mayo de 2002, en esta ocasión al rubro de CONCESIÓN y las Condiciones Segunda, en sus párrafos segundo y tercero; Octava, párrafos primero y segundo; Novena, Décima Cuarta, Décima Quinta, Décima Sexta, Décimo Séptima, Décimo Octava, Décimo Novena, Vigésima, Vigésima Segunda y Vigésima Tercera. Asimismo, se adicionaron las Condiciones Segunda párrafos tercero, cuarto y sexto, recorriéndose en su orden los párrafos tercero y cuarto para

ser el quinto y séptimo respectivamente; Décima Cuarta, párrafos segundo, tercero y cuarto y Vigésima Tercera párrafos segundo y tercero; eliminando las Condiciones Segunda, último párrafo, Tercera último párrafo, Cuarta último párrafo, Séptima último párrafo, Octava último párrafo, y Décima Quinta, párrafos segundo y tercero.

Con fecha 22 de marzo de 2006, se efectuó la Quinta modificación al Título de la Concesión, cuyo fin fue otorgar una prórroga a la vigencia de la Concesión, señalando como plazo hasta el 4 de julio de 2030; además de indicar como propósito que la Concesionaria llevará una serie de obras de mejoras con base al proyecto ejecutivo desarrollado y presentado por la dependencia, de tal forma que en ese momento la Concesionaria realizó la modificación a las tarifas vigentes, sin embargo la actualización a las mismas, se llevarían a cabo con base en lo establecido en el Anexo 5 de dicha modificación. De acuerdo a ello, la modificación se realizó a la Condición Octava; así como a las Condiciones Quinta, Séptima y Décimo Novena y los Anexos 2 y 5 del Título de Concesión.

El 5 de enero de 2012, la SCT y la Concesionaria formalizaron la Sexta modificación al Título de Concesión, esta vez con el fin de agregar el inciso d) a la Condición Quinta y modificar la Condición Décimo Novena, además de incluir el Anexo 7 "Obras de Mejoras o de Interconexión", al referido título.

La Concesionaria y la SCT con fecha 31 de mayo de 2012, formalizaron la Séptima modificación al Título de Concesión, con la finalidad de realizar cambios referentes al inciso d) de la Condición Quinta y además agregaron un cuarto párrafo a la Condición Décimo Novena.

Nuevamente, el 31 de agosto de 2012 la SCT y la Concesionaria formalizaron la Octava modificación al Título de Concesión, en relación a la Condición Octava y el inciso d) de la Décimo Novena Condición del título citado.

Finalmente, con fecha 23 de julio de 2013 la SCT autorizó que se realizara la Novena modificación al Título de Concesión, motivo del presente Libro Blanco, en ese sentido, PROMOTORA Y ADMINISTRADORA DE CARRETERAS, S.A. DE C.V. y la dependencia formalizaron el documento respectivo, describiéndose a continuación, las acciones que se efectuaron para llevar a cabo dicha modificación. (Fotografía 6)

Fotografía 6. Ingreso al tramo La Marquesa de la Autopista Constituyentes Reforma



Fuente: <https://www.bing.com/images/search?q=croquis%20autopista%20la%20marquesa%20|erma&qs=n&form=QBIR&sp=-1&pq=croquis%20autopista%20>

VII.

ACCIONES REALIZADAS

El 31 de julio de 1989, el Gobierno Federal a través de la SCT “otorgó a Promotora y Administradora de Carreteras, S.A. de C.V., a efecto de que ésta construya, explote y conserve el tramo Constituyentes y Reforma-La Venta, Distrito Federal, de la Carretera México-Toluca, y previera lo necesario para que la Concesionaria reciba programada y gratuitamente el derecho de vía al ritmo y medida que vaya avanzando en el programa de obras a que se refiere el Anexo 2 de este Título, a efecto de que no sufra retraso en la ejecución de obras.

La Concesionaria deberá construir, explotar y conservar la carretera objeto de esta concesión, incluyendo la explotación por sí y autorizando a título oneroso o gratuito a terceros, los servicios o actividades conexas (especificar servicio de restaurantes, gasolinerías, paradores, zonas de mantenimiento y talleres, hoteles, etc.).

Para hacer constar la Constitución de la Sociedad Anónima Mexicana Mercantil, denominada Promotora y Administradora de Carreteras, S.A. de C.V., la Concesionaria proporcionó a la SCT copia certificada de fecha 28 de julio de 1989 referente al testimonio 51,127 número cincuenta y un mil ciento veintisiete, expedido por el Notario Setenta y Cuatro del Distrito Federal.

Con fecha 19 de diciembre de 1991, a través de Adendum la SCT y la Concesionaria llevaron a cabo la ampliación al plazo de la Concesión original, misma que pasó de 2 años y 4 meses, a 11 años contados a partir de la fecha de formalización de dicha modificación; señalando que los servicios conexos tendrían una vigencia de 2 años, se cambió las bases de regulación tarifaria y se incluyó la obligación a cargo de la Concesionaria consistente en aportar a la Secretaría la cantidad de \$320,000 millones de viejos pesos, para apoyar a programas de infraestructura carretera.

Mediante Adendum del 29 de abril de 1992, la SCT y la Concesionaria realizaron la modificación a la Condición Séptima del Título de la Concesión, referente a la Cláusula Tercera Inciso (a) del Reglamento; así como a la Condición Segunda del Primer Adendum, con el fin de modificar las bases conforme a las cuales podría llevarse a cabo el ajuste de las tarifas de peaje del tramo concesionado.

Por Tercera vez, el 15 de diciembre de 1993 la SCT y la Concesionaria, efectuaron la modificación al Título de la Concesión, esta vez a los apartados de Concesión y Condiciones (Segunda, Octava, Décima Quinta Vigésima Segunda y Vigésima Cuarta).

Lo anterior, con objeto de incorporar la construcción, operación, explotación, conservación y mantenimiento del tramo carretero La Venta-Colegio Militar de la carretera México-Toluca.

El 16 de mayo de 2002, la SCT y la Concesionaria formalizaron la Cuarta Modificación al Título de Concesión, en esta ocasión se modificó el rubro de CONCESIÓN y las Condiciones Segunda, en sus párrafos segundo y tercero; Octava, párrafos primero y segundo; Novena, Décima Cuarta, Décima Quinta, Décima Sexta, Décimo Séptima, Décimo Octava, Décimo Novena, Vigésima, Vigésima Segunda y Vigésima Tercera; además de adicionar las Condiciones Segunda párrafos tercero, cuarto y sexto, recorriéndose en su orden los párrafos tercero y cuarto para ser el quinto y séptimo respectivamente; Décima Cuarta, párrafos segundo, tercero y cuarto y Vigésima Tercera párrafos segundo y tercero; eliminando las Condiciones Segunda, último párrafo, Tercera, último párrafo, Cuarta, último párrafo, Séptima, último párrafo, Octava, último párrafo, y Décima Quinta, párrafos segundo y tercero.

Las modificaciones realizadas fueron las siguientes: prever, entre otras cosas: (i) excluir del objeto de la Concesión la construcción, operación, explotación, conservación y mantenimiento del tramo La Venta-Colegio Militar, debido a que no se obtuvo el dictamen favorable de impacto ambiental para realizar la construcción de ese tramo y a los problemas sociales que se presentaron; y (ii) modificar el plazo de vigencia de la Concesión para quedar en un total de 23 años, 5 meses y 19 días, contados a partir del 31 de julio de 1989.

Asimismo, el 22 de marzo de 2006 la SCT y la Concesionaria formalizaron la Quinta modificación al Título de la Concesión, con la finalidad de otorgar una prórroga a la vigencia de la Concesión, quedando como plazo hasta el 4 de julio de 2030; señalando que el propósito era que la Concesionaria llevará una serie de obras de mejoras con base al proyecto ejecutivo desarrollado y presentado por la dependencia, de tal forma que en ese momento la Concesionaria realizó la modificación a las tarifas vigentes, sin embargo la actualización a las mismas, se llevarían a cabo con base en lo establecido en el Anexo 5 de dicha modificación. De acuerdo a ello, la modificación se realizó a la Condición Octava; así como a las Condiciones Quinta, Séptima y Décimo Novena y los Anexos 2 y 5 del Título de Concesión.

De acuerdo a lo anterior, las modificaciones efectuadas al Título de Concesión se refieren a: (i) se estableció el procedimiento para calcular el nivel tarifario óptimo en la carretera concesionada; (ii) se establecieron las condiciones para la entrada en vigor de la reducción tarifaria, (iii) se prorrogó la vigencia de la Concesión hasta el 4 de julio de 2030 y (iii) se estableció la obligación a cargo de la Concesionaria consistente en construir ciertas obras de mejoras a la carretera concesionada o de interconexión de la misma con otras y encargarse de su mantenimiento, en términos de los acuerdos que para tal efecto convengan la Secretaría y la Concesionaria.

La Sexta Modificación al Título de Concesión, fue realizada el 5 de enero de 2012 por la SCT y PACSA, esta vez con el fin de agregar el inciso d) a la Condición Quinta; así como modificar la Condición Décima Novena e incluir el Anexo 7 "Obras de Mejoras 0 de Interconexión", al referido título.

Refiriéndose las modificaciones: se le permitió la realización de otras obras de mejoras a la carretera concesionada o de interconexión en carreteras federales de la misma con otras, cuyo costo excederá el monto máximo establecido en la quinta modificación del Título de Concesión; en el entendido de que las obras referidas serán las financiadas por la Concesionaria con recursos propios, siempre y cuando: (i) las nuevas inversiones; sean rentables, financieramente factibles y no pongan en riesgo la viabilidad financiera de la Concesión; y (ii) la Concesionaria puede recuperar las inversiones correspondientes, junto con un rendimiento real anual de 12% con cargo a las cuotas de peaje que se cobran en la carretera concesionada, sin afectar a los acreedores financieros y demás fideicomisarios del fideicomiso emisor de instrumentos de deuda, pagaderos con cargo a la Concesión.

El 31 de mayo de 2012, la Concesionaria y la SCT formalizaron la Séptima modificación al Título de Concesión, esta vez referente al inciso d) de la Condición Quinta y para agregar un cuarto párrafo a la Condición Décima Novena.

A continuación, se enuncian las modificaciones realizadas, que se refieren a: la realización de obras de mejoras o de interconexión en la carretera concesionada y/o realizar aportaciones para el pago de obras carreteras federales, así como realizar inversiones en la carretera concesionada y/o en otras carreteras federales, según cada una de esas obras y/o inversiones se definan en los Anexos 7 y (del Título de Concesión. En el entendido de que la ejecución de dichas obras y/o inversiones estará condicionada a que las mismas sean rentables, financieramente factibles y no pongan en riesgo la viabilidad financiera de la Concesión; y que la Concesionada tendrá derechos a recuperar las inversiones correspondientes, juntos con un rendimiento real anual capitalizable del 12%, con cargo a las cuotas de peaje que se cobran en la carretera concesionada sin afectar a los acreedores financieros y demás fideicomisarios del Fideicomiso Emisor, pagaderos con cargo a la Concesión.

La SCT y la Concesionaria con fecha 31 de agosto de 2012, llevaron a cabo la Octava modificación al Título de Concesión, en relación a la Condición Octava y el inciso d) de la Décima Novena Condición del Título de Concesión.

En este caso la modificación se refirió a permitirle a la Concesionaria la recuperación de las inversiones que ha realizado y realizará en carreteras federales que promuevan el desarrollo de la infraestructura carretera.

Finalmente, el 23 de julio de 2013 la SCT y la Concesionaria formalizaron la Novena modificación al Título de Concesión, la cual consideró reformar *“el primer párrafo del rubro CONCESIÓN; las Condiciones Segunda; Octava; segundo párrafo de la*

Décima Primera; Décima Sexta”; adicionando “un último párrafo a la Décima Octava; y Décima Novena del Título de Concesión”; situación que fue asentada de la siguiente manera:

“Condiciones:

PRIMERA. - Se modifican, ...para quedar como a continuación se indica:

CONCESIÓN

El Gobierno Federal por conducto de LA SECRETARÍA, otorga a Promotora y Administradora de Carreteras, S.A. de C.V., concesión para construir, operar, explotar, conservar y mantener: (i) el tramo Constituyentes y Reforma-La Venta (el "Tramo Inicial"); y (ii) el tramo La Marquesa — Lerma de Villada (el "Tramo Adicional"); de la Carretera México-Toluca. En ambos casos, con el derecho de vía correspondiente a los mismos”.

“CONDICIÓN SEGUNDA. –

De la Construcción del Tramo Inicial.

Del Fideicomiso de Administración del Tramo Adicional.

LA CONCESIONARIA tendrá la obligación de llevar a cabo todos los actos necesarios a fin de construir, hasta su conclusión, el Tramo Adicional en los términos y con las características previstas en el Proyecto Ejecutivo a que se hace referencia más adelante. Para tales efectos, LA SECRETARÍA le entregará el Derecho de Vía de acuerdo con el programa que previamente acuerde con LA CONCESIONARIA.

La liberación del Derecho de Vía y la construcción del Tramo Adicional deberán ser administradas a través de un fideicomiso de administración (en lo sucesivo el "Fideicomiso de Administración del Tramo Adicional") de carácter irrevocable constituido por y con recursos de LA CONCESIONARIA, que tendrá, entre otros fines, los siguientes: (i) recibir y administrar los recursos económicos relacionados con la construcción del Tramo Adicional, mismos que podrán ser tanto aportaciones de LA CONCESIONARIA como financiamientos de cualquier naturaleza; (ii) efectuar los pagos correspondientes para la construcción del Tramo Adicional y en su caso, para la liberación del Derecho de Vía, conforme a las instrucciones de LA CONCESIONARIA según se establezca en el referido Fideicomiso de Administración del Tramo Adicional; y (iii) aquellos otros establecidos en el propio Fideicomiso de Administración del Tramo Adicional.

LA CONCESIONARIA deberá dar a conocer a LA SECRETARÍA cualquier erogación que realice con cargo al Fideicomiso de Administración del Tramo Adicional mediante la entrega de los estados de origen y aplicación de recursos que emita el fiduciario del Fideicomiso de Administración del Tramo Adicional de manera trimestral; asimismo, el Fideicomiso de Administración del Tramo Adicional dará a

conocer a LA SECRETARÍA cualquier información que ésta le requiera, en un plazo no mayor de 10 (diez) Días Hábiles.

A. Del Derecho de Vía del Tramo Adicional.

LA SECRETARÍA llevará a cabo todas las actividades y actos jurídicos necesarios para adquirir y liberar el Derecho de Vía del Tramo Adicional, y entregarlo a LA CONCESIONARIA.

LA SECRETARÍA llevará a cabo la liberación del Derecho de Vía del Tramo Adicional, el cual será pagado, en todos sus conceptos, por LA CONCESIONARIA a través del Fideicomiso de Administración del Tramo Adicional. En el entendido que el costo de tal liberación deberá tomar como base el monto indicado para la liberación del derecho de vía en el presupuesto definitivo a que se hace referencia en el primer párrafo del Apartado E de la presente condición, que será presentado por LA CONCESIONARIA; en caso de que dicho monto exceda de lo establecido en el referido modelo financiero y afecte su rendimiento, LA CONCESIONARIA podrá pedir un reequilibrio económico en términos de lo establecido en el Apartado I de la presente Condición. Las aportaciones correspondientes al Fideicomiso de Administración del Tramo Adicional se efectuarán conforme sea necesario para realizar tal liberación. LA SECRETARÍA tendrá a su cargo la administración de la totalidad o parte del Derecho de Vía del Tramo Adicional, una vez celebrados los convenios de ocupación temporal o de adquisición, o bien, una vez realizados, en su caso, los actos de expropiación o de cualquier otra naturaleza que tengan como efecto el que LA SECRETARÍA adquiera el derecho de disponer de la totalidad o parte del Derecho de Vía del Tramo Adicional. La obligación de administración de LA SECRETARÍA establecida en este párrafo, cesará respecto de cada segmento del Derecho de Vía del Tramo Adicional conforme se entregue a LA CONCESIONARIA.

LA SECRETARÍA notificará por escrito a LA CONCESIONARIA el lugar, fecha y hora en que se entregará a esta la totalidad o parte del Derecho de Vía del Tramo Adicional, conforme al Programa de Entrega del Derecho de Vía que para tal efecto acuerden LA SECRETARÍA y LA CONCESIONARIA. En la fecha de entrega parcial o total del Derecho de Vía del Tramo Adicional se levantará un acta circunstanciada en la que se hará constar dicha entrega.

En caso de que LA SECRETARÍA no pueda liberar la totalidad del Derecho de Vía del Tramo Adicional dentro de un plazo de 360 (trescientos sesenta) días naturales contados a partir de que ésta apruebe por escrito el trazo definitivo y los anchos del Derecho de Vía que requerirá el Tramo Adicional, LA CONCESIONARIA podrá acogerse a lo señalado en el Apartado I de la presente condición.

B. De los Permisos y Autorizaciones.

LA SECRETARÍA tendrá a su cargo la obtención de los permisos y autorizaciones

necesarios para la construcción y puesta en operación del Tramo Adicional, entre los que se encuentran, en su caso:

- i. Los permisos requeridos por el Instituto Nacional de Antropología e Historia;*
- ii. Los permisos y/o autorizaciones requeridos por la Comisión Federal de Electricidad, Petróleos Mexicanos, la Comisión Nacional del Agua y cualesquier empresas concesionarias o permisionarias del Gobierno Federal, Estatal o Municipal relativos al Derecho de Vía.*
- iii. La Manifestación de Impacto Ambiental y el dictamen respectivo emitidos por LA SECRETARÍA de Medio Ambiente y Recursos Naturales previos a la construcción del Tramo Adicional, en el entendido de que quedarán a cargo de LA CONCESIONARIA y a su costo los estudios de impacto ambiental que sean necesarios para obtener las autorizaciones que correspondan.*
- iv. Cambios en el uso de suelo.*
- v. Consentimiento que, en su caso, corresponda otorgar a comunidades agrarias o indígenas en la zona.*

LA CONCESIONARIA coadyuvará con LA SECRETARÍA en los trámites y actividades para la obtención de los permisos y autorizaciones. "

C. Del Inicio de las Obras y Construcción del Tramo Adicional.

LA CONCESIONARIA, con la previa autorización de LA SECRETARÍA, deberá construir el Tramo Adicional, conforme al Proyecto Ejecutivo, presupuesto definitivo, programa de obra y calendario de inversión que serán desarrollados y presentados por LA CONCESIONARIA a LA SECRETARÍA para su aprobación a más tardar dentro de los 270 (doscientos setenta) Días Naturales siguientes al día en que LA SECRETARÍA apruebe por escrito el trazo definitivo y los anchos del derecho de vía que requerirá el Tramo Adicional. Una vez aprobados los documentos anteriores, los mismos formarán parte del Anexo 2 de la presente concesión. LA SECRETARÍA y LA CONCESIONARIA darán seguimiento puntual al programa de obra y ejercicio de los recursos para cumplirlos de acuerdo a los compromisos asumidos entre las partes. LA CONCESIONARIA tendrá derecho a recuperar las inversiones correspondientes con cargo a las cuotas de peaje que se cobren en el Tramo Inicial y en el Tramo Adicional, pero respetando en todo caso las reglas de prelación establecidas en los fideicomisos correspondientes.

LA CONCESIONARIA se obliga a realizar la construcción del Tramo Adicional, con estricto apego al Proyecto Ejecutivo aprobado conforme al párrafo que antecede y deberá concluir las dentro de un plazo máximo de 910 (novecientos diez) días naturales contados a partir de la aprobación de inicio de construcción de obra del Tramo Adicional, expedido por LA SECRETARÍA. En caso que LA

CONCESIONARIA no pueda dar cumplimiento a su obligación de construcción del Tramo Adicional dentro del plazo máximo señalado por causas no imputables a la misma o fuera de su ámbito de responsabilidad (como, por ejemplo, que LA SECRETARÍA no haya liberado el Derecho de Vía, o que no se hayan obtenido los permisos, licencias, autorizaciones que se requieran para la construcción del Tramo Adicional), LA SECRETARÍA extenderá la fecha de terminación de las obras por el plazo que sea necesario para solventar las causas que impiden a LA CONCESIONARIA concluir la construcción del Tramo Adicional y siempre y cuando dichas causas sean debidamente justificadas. Si dicho retraso se prolonga en el tiempo y ello compromete o pone en riesgo la recuperación de la inversión, se aplicará lo dispuesto en el Apartado I de la presente Condición presupuesto definitivo y calendario de inversión autorizado por LA SECRETARÍA y, en caso de no estar en condiciones de dar cumplimiento a dicho programa, deberá solicitar una autorización de reprogramación a LA SECRETARÍA, la cual será otorgada sin penalización cuando las causas de la reprogramación no sean imputables a LA CONCESIONARIA.

Para efectos de lo anterior, LA CONCESIONARIA deberá presentar dentro de los diez días 10 (diez) Días Hábiles siguientes a la fecha de liberación del derecho de vía del Tramo Adicional, la solicitud de aviso de inicio de construcción, al cual deberá acompañar la información que para tal efecto le requiera LA SECRETARÍA.

En caso de que el retraso en la construcción sea por causas imputables a LA CONCESIONARIA, LA SECRETARÍA notificará a LA CONCESIONARIA la causa que se le imputa, para lo cual LA CONCESIONARIA contará con el plazo razonable para subsanar dicho incumplimiento que le fije LA SECRETARÍA. Transcurrido dicho plazo si no se hubiere subsanado el citado incumplimiento, LA SECRETARÍA otorgará una segunda prórroga por única ocasión (y hasta por el mismo plazo que la primera) y aplicará una sanción equivalente a doscientos salarios mínimos generales diarios vigentes en el Distrito Federal por cada día de atraso. En estos casos, en todo momento LA CONCESIONARIA podrá aportar al Fideicomiso de Administración del Tramo Adicional los recursos suficientes para concluir la construcción del Tramo Adicional (conforme a lo dispuesto en el programa de obra y presupuesto definitivo acordados). En caso de que LA CONCESIONARIA no subsane el incumplimiento o no lleve a cabo la aportación al Fideicomiso de Administración del Tramo Adicional, en términos de lo establecido en el presente párrafo, se estará a lo dispuesto en el inciso h) de la Condición Décima Octava. En este supuesto, los flujos derivados de la explotación del Tramo Inicial, se aplicarán hasta cubrir las Obligaciones de Pago a que se refiere la Condición Octava de la presente concesión o hasta el plazo máximo señalado en la Condición Octava que expirará el 31 de julio de 2049 (lo que ocurra primero), respetando en todo momento las disposiciones de prelación establecidas en el Fideicomiso del Tramo Inicial.

LA CONCESIONARIA podrá contratar con terceros la construcción y ejecución del Tramo Adicional, pero será la única responsable ante LA SECRETARÍA del cumplimiento de las obligaciones a su cargo establecidas en esta Concesión.

D. De la Terminación e Inicio de Operación del Tramo Adicional.

LA CONCESIONARIA emitirá el Aviso de Terminación Total del Tramo Adicional dentro de los 10 (diez) Días Hábiles siguientes a la fecha en la que se hubiese concluido la construcción del mismo, firmado por su representante legal debidamente autorizado, en el que se notifique a LA SECRETARÍA que el Tramo Adicional ha sido concluido, y por lo tanto está listo para ser inspeccionado por LA SECRETARÍA para que emita la Autorización para el Inicio de Operación. Con base en el Aviso de Terminación Total del Tramo Adicional, LA SECRETARÍA dispondrá de un plazo máximo de 15 (quince) Días Naturales para llevar a cabo la inspección general del Tramo Adicional y verificará que el mismo cumpla con los requisitos establecidos en esta Concesión, en cuyo caso emitirá la Autorización para el Inicio de Operación del Tramo Adicional y procederá en esa misma fecha al levantamiento del acta respectiva.

En caso de que existan trabajos menores pendientes de realizar que no afecten la seguridad de la operación, explotación, conservación y mantenimiento del Tramo Adicional, LA CONCESIONARIA deberá emitir la lista de trabajos por realizar y el plazo en el que se compromete a ejecutarlos. En este caso, LA SECRETARÍA podrá autorizar el Inicio de la Operación del Tramo Adicional o, en su caso, podrá emitir la autorización del Inicio de Operación Parcial del Tramo Adicional y aprobar el plazo propuesto para la conclusión de los trabajos faltantes, siempre que sea razonable.

Las tarifas iniciales en el Tramo Adicional serán aquellas que autorice LA SECRETARÍA y que se indican en el Anexo 5 de la Concesión y comenzarán a cobrarse a partir de que LA SECRETARÍA emita el Aviso de Inicio de la Operación del Tramo Adicional y estarán sujetas a los ajustes indicados en la Condición Séptima.

E. De la Operación de la Vía Concesionada.

...

LA CONCESIONARIA se obliga a mantener actualizado un programa de conservación y mantenimiento, por cada uno de los tramos, y a presentarlo cada año a LA SECRETARÍA para su autorización, incluyendo la siguiente información:

- i. Programa de conservación rutinaria o menor en forma anual;*
- ii. Programa quinquenal de conservación preventiva y correctiva de conservación mayor, actualizado anualmente;*
- iii. Programa Anual detallado de conservación preventiva y correctiva o conservación mayor;*

- iv. *Programa de administración, incluyendo el inventario físico de la vía concesionada con todos los elementos que la integran, así como los predios que constituyen el derecho de vía, actualizando la información correspondiente anualmente o en plazos más cortos si así lo requiere LA SECRETARÍA; y*
- v. *La información correspondiente a los precios unitarios y a los costos programados y reales de los diferentes conceptos que integran los programas arriba indicados;*

LA CONCESIONARIA tendrá la libertad de contratar a terceros para la conservación y mantenimiento del "Tramo Inicial" y del "Tramo Adicional", pero será la única responsable ante LA SECRETARÍA del cumplimiento de las obligaciones estipuladas en este documento, entendiendo que la relación se establece únicamente entre aquélla y LA SECRETARÍA.

F. De la fianza y los seguros del Tramo Adicional.

Para garantizar el cumplimiento de las obligaciones contenidas en el presente Título de Concesión y en la normatividad vigente respecto del Tramo Adicional, LA CONCESIONARIA deberá presentar con la solicitud de inicio de construcción una fianza expedida por una afianzadora debidamente autorizada para operar en México, mediante la cual LA CONCESIONARIA garantice al Gobierno Federal el cumplimiento de todas las obligaciones derivadas del Tramo Adicional, por un monto equivalente al 3% (tres por ciento) del costo total estimado de la construcción del Tramo Adicional (sin impuesto al valor agregado, intereses, ni comisiones por servicios financieros), cuyo monto podrá ser revisado por LA SECRETARÍA cada 3 (tres) años. Esta fianza deberá estar vigente hasta el inicio de operación.

LA CONCESIONARIA deberá contratar los seguros para la construcción y operación del Tramo Adicional, cuyas coberturas y sumas aseguradas resulten suficientes para reparar o reponer los bienes eventualmente dañados.

- i. *El "análisis de los factores de riesgo" que a su vez contenga el "análisis de peligrosidad", el "análisis de exposición" y el "análisis de vulnerabilidad";*
- ii. *La "evaluación del riesgo" que contenga el "cálculo/estimación de Pérdidas esperadas" y su "comparación con los criterios de admisibilidad", y*
- iii. *El "Análisis y diseño de medidas de mitigación del riesgo" (anti-peligrosidad, anti-exposición y anti-vulnerabilidad).*

El estudio de riesgo servirá de base para determinar el monto de las coberturas correspondientes para las etapas siguientes:

1. *Seguros durante la construcción.*

LA CONCESIONARIA deberá presentar copias certificadas de cada una de las siguientes pólizas de seguro, conjuntamente con la solicitud de inicio de construcción del Tramo Adicional:

- a. Seguros de obra civil en construcción, y*
 - b. Responsabilidad civil en construcción.*
- 2. Seguros durante la operación.*

LA CONCESIONARIA deberá presentar copias certificadas de cada una de las siguientes pólizas de seguro, conjuntamente con la solicitud de inicio de operación del Tramo Adicional:

- a. Obra civil terminada, y*
- b. Seguro de responsabilidad civil de LA CONCESIONARIA y del usuario, en términos de lo dispuesto por los artículos 62 y 64 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.*

La contratación de las pólizas de seguro en ningún caso se entenderá como liberación total o parcial, de cualquiera de las obligaciones y responsabilidades de LA CONCESIONARIA frente a LA SECRETARÍA o terceros, contraídas en virtud del presente instrumento.

La contratación de las pólizas de seguro en ningún caso se entenderá como liberación total o parcial, de cualquiera de las obligaciones y responsabilidades de LA CONCESIONARIA frente a LA SECRETARÍA o terceros, contraídas en virtud del presente instrumento.

I. De las Modificaciones al Título de Concesión.

En caso de que ocurra una modificación de las condiciones técnicas y operativas en que fue otorgada la Concesión, que afecte sustancialmente las condiciones de explotación del Tramo Inicial y/o del Tramo Adicional con motivo de un cambio en la legislación aplicable o un acto de una autoridad gubernamental en el ejercicio de sus facultades legales, LA CONCESIONARIA podrá solicitar a LA SECRETARÍA la modificación de la Concesión, siempre que ello resulte pertinente y posible en los términos de la legislación aplicable. La modificación, en su caso, se hará en términos tales que las condiciones originales se modifiquen en la menor medida posible y al mismo tiempo se logre el cumplimiento de los objetivos, términos y condiciones originales establecidos en este Título de Concesión fuerza mayor (incluyendo la no liberación del Derecho de Vía en tiempo), variaciones en las premisas del modelo financiero (siempre que no le sean imputables a LA CONCESIONARIA), desviaciones en los costos estimados de liberación del derecho de vía y de construcción del Tramo Adicional y/o incrementos en los plazos

de construcción por causas no atribuibles a LA CONCESIONARIA que afecten el equilibrio económico de la Concesión, cuyas consecuencias pongan o puedan poner en riesgo la viabilidad económica de la Concesión (incluyendo del Tramo Adicional), LA CONCESIONARIA podrá solicitar a LA SECRETARÍA la modificación del presente Título de Concesión, con el propósito de restituir el equilibrio económico de la Concesión a las condiciones originalmente previstas, incluyendo modificaciones en materia tarifaria.

En caso de que no sea posible restablecer el equilibrio financiero en términos de lo dispuesto en el presente Apartado, LA CONCESIONARIA podrá renunciar a la modificación de la Concesión relativa a la construcción, operación y explotación del Tramo Adicional sin responsabilidad, en cuyo caso: (i) la porción del derecho de vía del Tramo Adicional que hubiese sido liberado y demás bienes afectos a la Concesión sobre el mismo, así como las obras que, en su caso, haya realizado LA CONCESIONARIA revertirán al dominio de la Nación; y (ii) los flujos derivados de la explotación del Tramo Inicial se aplicarán conforme a lo prevenido en el Anexo 9 hasta la recuperación de la inversión efectivamente aplicada o hasta el plazo máximo señalado en la Condición Octava que expirará el 31 de julio de 2049 (lo que ocurra primero), respetando en todo momento las disposiciones de prelación establecidas en el Fideicomiso del Tramo Inicial. En caso de verificarse este supuesto LA CONCESIONARIA renuncia a lo dispuesto en la Condición Vigésima exclusivamente con relación al Tramo Adicional”.

"CONDICIÓN OCTAVA. –

Derivado de las modificaciones a las condiciones técnicas, operativas y financieras de la Concesión, relacionadas con la obligación de LA CONCESIONARIA de construir, operar, explotar, conservar y mantener el Tramo Adicional, con la finalidad de mantener el equilibrio económico de la Concesión, y tomando en cuenta las nuevas inversiones, los costos futuros de ampliación y mejoramiento y las demás proyecciones financieras y operativas que consideren la rentabilidad de la Concesión, en este acto LA SECRETARÍA otorga a LA CONCESIONARIA una modificación al periodo de vigencia de la Concesión, sin exceder la vigencia máxima que establece la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, por lo que el periodo de vigencia de la presente Concesión expirará el 31 de julio de 2049, a fin de que dicha modificación le permita a LA CONCESIONARIA cubrir las siguientes obligaciones (las "Obligaciones de Pago"): (i) la totalidad de los certificados bursátiles preferentes emitidos por el Fideicomiso del Tramo Inicial, o cualquier refinanciamiento de los mismos; (ii) las obligaciones de pago para con el proveedor de seguro de garantía financiero de los certificados bursátiles preferentes emitidos por el Fideicomiso del Tramo Inicial; (iii) la totalidad de los certificados bursátiles subordinados emitidos por el Fideicomiso del Tramo Inicial, o cualquier refinanciamiento de los mismos (iv) cualesquier financiamientos (o refinanciamientos de los financiamientos iniciales) que contrate LA CONCESIONARIA en relación con la construcción y operación del Tramo Adicional (e incluyendo las obligaciones que se adeuden en su caso a cualquier garante de

dichos financiamientos o refinanciamientos); (v) las inversiones que realice LA CONCESIONARIA conforme al inciso d) de la Condición Quinta de la Concesión, junto con su rendimiento correspondiente; (vi) las inversiones efectuadas por LA CONCESIONARIA para la construcción del Tramo Adicional (incluyendo dentro de tales cualesquier financiamientos contratados en relación con el mismo) a una tasa real anual capitalizable mensualmente del 12%; (vii) los montos residuales del Fideicomiso del Tramo Inicial que LA CONCESIONARIA tiene derecho a recibir, más el rendimiento correspondiente, conforme a lo establecido en el Anexo 6 de la Concesión y en el propio Fideicomiso del Tramo Inicial; (viii) las obligaciones con los demás fideicomisarios del Fideicomiso del Tramo Inicial y, en su caso, del fideicomiso al que se hayan aportado los derechos de cobro del Tramo Adicional; y cuando se paguen todas y cada una de las obligaciones o responsabilidades del Fideicomiso del Tramo Inicial, del fideicomiso al que se hayan aportado los derechos de cobro del Tramo Adicional o de cualquier otro Fideicomiso que los sustituya y al (a los) cual(es) se encuentre(n) aportados los derechos de cobro de las cuotas de peaje de la carretera concesionada.

La aplicación de los recursos derivados de la explotación del Tramo Inicial y del Tramo Adicional se encontrará sujeta a las disposiciones de prelación existentes en los fideicomisos que, en su caso, se hubieren constituido con los derechos al cobro del Tramo Inicial (incluyendo el Fideicomiso Emisor) y/o del Tramo Adicional. Adicionalmente, los recursos derivados de la explotación del Tramo Inicial y/o del Tramo Adicional podrán ser empleados para servir de fuente de pago a cualquiera de las Obligaciones de Pago de manera indistinta; para efectos de evitar lugar a dudas, lo anterior implica que respetando las reglas de prelación antes mencionadas, los recursos del Tramo Inicial podrán ser también empleados como fuente de pago del Tramo Adicional.

Al término del periodo de vigencia señalado en el primer párrafo de la presente Condición, el Tramo Inicial y el Tramo Adicional, así como los bienes afectos a la explotación de la vía concesionada, revertirán a favor del Gobierno Federal en buen estado y libres de todo gravamen, en términos de lo dispuesto por el artículo 18 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal (a excepción de los servicios conexos que tendrán una vigencia adicional de dos años), sin que LA SECRETARÍA asuma obligaciones con LA CONCESIONARIA, sus acreedores o cualquier otro tercero, relacionadas con las Obligaciones de Pago que se indican en el primer párrafo de la presente Condición. En este sentido, LA CONCESIONARIA acepta que, al término del periodo de vigencia de la Concesión, cualquier cantidad pendiente de pago y/o sus inversiones y/o rendimientos por recuperar, derivadas de las Obligaciones de Pago y las que, en su caso, surjan en el plazo remanente de la Concesión, habrán quedado completamente saldadas para efectos del presente Título de Concesión.

No obstante, lo anterior, LA SECRETARÍA, con base en el seguimiento que realice de manera periódica, podrá dar por terminada anticipadamente la Concesión antes del vencimiento del periodo señalado en el primer párrafo de la presente Condición,

en términos de lo dispuesto en el inciso d) de la condición Décima Novena de la presente concesión, sin responsabilidad para las partes, cuando se acredite que LA CONCESIONARIA realizó el pago de las "Obligaciones de Pago".

"CONDICIÓN DÉCIMA PRIMERA. –

*...
LA CONCESIONARIA podrá afectar en fideicomiso los derechos al cobro de cuotas y cualquier otro derecho derivado de la explotación de la presente Concesión (previa autorización de LA SECRETARÍA) como fuente de pago de los financiamientos y rendimientos de capital que le correspondan en los términos establecidos en el presente Título de Concesión. LA CONCESIONARIA podrá optar por afectar de manera separada e independiente en fideicomisos distintos, los derechos al cobro relacionados con el Tramo Inicial y los derechos al cobro relacionados con el Tramo Adicional, con el propósito de segregar los riesgos crediticios asociados a uno y otro tramo; en el entendido de que tal separación, no afectará la disponibilidad de los derechos que en su caso le correspondan a LA CONCESIONARIA como fideicomisaria en cualquiera de dichos fideicomisos".*

"CONDICIÓN DÉCIMA SEXTA. –

De conformidad con lo dispuesto por el artículo 15 fracción VIII de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, LA CONCESIONARIA cubrirá al Gobierno Federal las siguientes contraprestaciones:

- a. Respecto del Tramo Inicial, como contraprestación por la explotación y operación del mismo, el 0.5% de los ingresos tarifados que reciba anualmente en el Tramo Inicial;*
- b. Respecto del Tramo Adicional, el que fije la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, a propuesta de LA SECRETARÍA y que le sea notificado a LA CONCESIONARIA.*

Los pagos serán independientes para cada uno de los Tramos que integran la vía concesionada y deberán ser presentados, calculados y pagados por LA CONCESIONARIA mediante estimaciones y transferencias individualizadas y diferenciadas para cada uno de ellos".

"CONDICIÓN DÉCIMA OCTAVA. –

Además de las causas de revocación previstas en el artículo 17 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, serán causas suficientes para que LA SECRETARÍA declare administrativamente la revocación del Tramo Inicial o del Tramo Adicional de esta Concesión cualquiera de las siguientes:

- a)...g).*
- h) Para el Tramo Adicional, el incumplimiento de lo señalado en la Condición*

Segunda, Apartado E, párrafo segundo.

Tomando en consideración los riesgos inherentes al Tramo Inicial y al Tramo Adicional, así como para mantener la viabilidad financiera de la Concesión, para efectos de lo señalado en la presente Condición el Tramo Inicial y el Tramo Adicional se mantendrán segregados. En este sentido, la revocación del Tramo Adicional (incluyendo el incumplimiento a lo dispuesto en la Condición Segunda Apartado E, párrafo segundo) no dará lugar a la revocación del Tramo Inicial y/o la revocación del Tramo Inicial no dará lugar a la revocación del Tramo Adicional, salvo que el incumplimiento de LA CONCESIONARIA afecte tanto al Tramo Inicial como al Tramo Adicional.

Adicionalmente, el incumplimiento, renuncia o abandono de cualquier obra acordada con LA SECRETARÍA según lo dispuesto en el inciso d) de la Condición Quinta de la Concesión en ningún caso y bajo ninguna circunstancia generarán o darán causa para la revocación o terminación anticipada de la Concesión.

LA SECRETARÍA procederá, en caso de declaración de la revocación de la Concesión, como lo dispone el artículo 79 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal”.

"CONDICIÓN DÉCIMA NOVENA. -

Además de las causas previstas por la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, será causas de terminación de la Concesión:

- a). ...*
- b). ...*
- c). ...*
- d). Cuando se realice el pago de las siguientes Obligaciones de Pago: (i) la totalidad de los certificados bursátiles preferentes emitidos por el Fideicomiso del Tramo Inicial, o cualquier refinanciamiento de los mismos; (ii) las obligaciones de pago para con el proveedor de seguro de garantía financiero de los certificados bursátiles preferentes emitidos por el Fideicomiso del Tramo Inicial; (iii) la totalidad de los certificados bursátiles subordinados emitidos por el Fideicomiso del Tramo Inicial, o cualquier refinanciamiento de los mismos (iv) cualesquier financiamientos (o refinanciamientos de los financiamientos iniciales) que contrate LA CONCESIONARIA en relación con la construcción y operación del Tramo Adicional (e incluyendo las obligaciones que se adeuden en su caso a cualquier garante de dichos financiamientos o refinanciamientos); (v) las inversiones que realice LA CONCESIONARIA conforme al inciso d) de la Condición Quinta de la Concesión, junto con su rendimiento correspondiente; (vi) las inversiones efectuadas por LA CONCESIONARIA para la construcción del Tramo Adicional (incluyendo dentro de tales cualesquier financiamientos contratados en relación con el mismo) a una tasa real anual capitalizable mensualmente del 12%; (vii) los montos residuales del Fideicomiso del Tramo*

Inicial que LA CONCESIONARIA tiene derecho a recibir, más el rendimiento correspondiente, conforme a lo establecido en el Anexo 6 de la Concesión y en el propio Fideicomiso del Tramo Inicial; (viii) las obligaciones con los demás fideicomisarios del Fideicomiso del Tramo Inicial y, en su caso, del fideicomiso al que se hayan aportado los derechos de cobro del Tramo Adicional; y (ix) cuando se paguen todas y cada una de las obligaciones o responsabilidades del Fideicomiso del Tramo Inicial, del fideicomiso al que se hayan aportado los derechos de cobro del Tramo Adicional o de cualquier otro Fideicomiso que los sustituya y al (a los) cual(es) se encuentre(n) aportados los derechos de cobro de las cuotas de peaje de la carretera concesionada.

En caso de terminación anticipada de la Concesión, por causas distintas a las señaladas en el inciso d) de la presente Condición, LA SECRETARÍA mantendrá en el fideicomiso que corresponda los ingresos generados por la explotación de la carretera concesionada destinados a pagar las Obligaciones de Pago previstas en el inciso d) de la presente condición.

En los supuestos referidos en el párrafo anterior, el fideicomiso que corresponda mantendrá en su patrimonio los derechos al cobro de las cuotas de peaje en la carretera, hasta el pago total de las Obligaciones de Pago, sin exceder el plazo máximo legal de la Concesión previsto en la Condición Octava. Asimismo, el fideicomiso que corresponda continuará cobrando tarifas, siendo operada la carretera (o el tramo que corresponda) bajo los mismos estándares de operación y mantenimiento y las tarifas cobradas en la misma serán determinadas de conformidad con lo establecido en el presente Título de Concesión”.

SEGUNDA. - LA SECRETARÍA y LA CONCESIONARIA acuerdan que cuando se haga mención en el Título de Concesión a la “carretera”, la “vía concesionada” o términos similares, sin que se haga referencia expresa al Tramo Inicial o al Tramo Adicional, se deberá entender que se refiere a ambos tramos.

TERCERA. - LA SECRETARÍA y LA CONCESIONARIA acuerdan que se modificará el Anexo 4 (Programa Financiero, en relación con el Tramo Adicional) y Anexo 5 (Tarifas) y se adiciona un Anexo 9 (Aplicación de Recursos), todos del Título de Concesión, para incluir en los mismos las cuestiones relacionadas con el Tramo Adicional. Los cuales una vez suscritos por ambas partes, pasarán a formar parte integrante de la Concesión.

CUARTA. - Con excepción de lo establecido en el presente instrumento, las demás condiciones contenidas en el Título de Concesión, sus modificaciones y adendum, se mantendrán vigentes en todos sus términos, sin que esta modificación constituya de manera alguna, novación a los derechos y obligaciones previamente adquiridos por LA CONCESIONARIA.

QUINTA. - La firma del presente documento por parte de LA CONCESIONARIA implica la aceptación incondicional de sus términos y condiciones”.

La novena modificación, fue autorizada dando cumplimiento a lo establecido en la normatividad y conforme a lo señalado en el Título de Concesión de la Autopista Constituyentes Reforma y La Venta; como se detalla a continuación.

VII.1. Solicitud de la modificación

El Representante Legal de la Concesionaria (Promotora y Administradora de Carreteras, S.A. de C.V.), mediante escrito de fecha 16 de abril de 2012, solicitó a la SCT “la modificación al Título de Concesión, con el fin de permitir, adicionalmente a las obras que ya contempla actualmente el título de concesión, la realización de las siguientes obras: (i) obras de mejora o interconexión en caminos alimentadores de la carretera concesionada o de otras carreteras federales; y (ii) obras consistentes en la ampliación de dos carriles en ambos sentidos del tramo La Marquesa-Lerma, de la carretera México-Toluca, mismas que tienen por objeto mejorar las condiciones de seguridad de la vía. En ambos casos, siempre y cuando la inversión realizada en dichas obras sea recuperable, junto con su rendimiento correspondiente, con cargo a la Concesión”. ([Anexo CRV VII.1.1](#))

Asimismo, el Representante Legal de la Concesionaria (Promotora y Administradora de Carreteras, S.A. de C.V.) emitió el escrito de fecha 22 de abril 2012, en alcance del oficio de solicitud inicial del 16 de abril del mismo año, indicando que su representada solicitaba “... que como parte de la modificación al título de concesión respectivo se incluya dentro del objeto de dicha concesión la construcción, operación, explotación, conservación y mantenimiento del tramo La Venta-La Marquesa-Lerma”. ([Anexo CRV VII.1.2](#))

Nuevamente, el Representante Legal de la Concesionaria (Promotora y Administradora de Carreteras, S.A. de C.V.), con fecha 23 de mayo de 2012 emitió el segundo alcance a la solicitud inicial, para reiterar la petición realizada a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), y además, señaló: “...en alcance a lo contenido en los Escritos, vengo a solicitar que como parte de la modificación al Título de Concesión, se amplíe el plazo de vigencia de la concesión al máximo que permite la ley que es de 60 (sesenta) años, incluida la prórroga. Lo anterior en virtud de que, una vez modificado el Título de Concesión en términos de lo solicitado en los Escritos, un mayor plazo de concesión permitirá a mi representada llevar a cabo mayores inversiones en infraestructura carretera, tanto en la carretera concesionada como otras carreteras.

En virtud de lo anterior, respetuosamente, solicito que se instruya a las partes involucradas en el proceso de modificación del referido documento, para que el mismo sea suscrito a la brevedad y con ello estar en posibilidad de iniciar los trabajos que corresponden a la construcción de dos carriles adicionales en el tramo La Marquesa-Lerma de la carretera federal México-Toluca, para que dichas inversiones sean recuperadas, junto con su rendimiento, con cargo a la Concesión a través de la explotación de los referidos tramos; así como para estar en aptitud de

poder llevar a cabo a través de mi representada mayores inversiones en infraestructura carretera”. ([Anexo CRV VII.1.3](#))

VII.2. Justificación del proyecto

La Concesionaria mediante escrito solicitó a la SCT, la modificación correspondiente al título de concesión, señalando que con el fin de permitir, adicionalmente a las obras que ya contempla actualmente el referido título, se considere la realización de las obras que se indican a continuación: *“(i) obras de mejora o interconexión en caminos alimentadores de la carretera concesionada o de otras carreteras federales; y (ii) obras consistentes en la ampliación de dos carriles en ambos sentidos del tramo La Marquesa-Lerma, de la carretera México-Toluca, mismas que tienen por objeto mejorar las condiciones de seguridad de la vía. En ambos casos, siempre y cuando la inversión realizada en dichas obras sea recuperable, junto con su rendimiento correspondiente, con cargo a la CONCESIÓN.*

Una vez modificado el título de CONCESIÓN que se solicita a través del presente escrito, las nuevas inversiones previstas a que se refiere el párrafo anterior, serían incorporadas al Anexo 7 de la CONCESIÓN para que su recuperación quede sujeta a los términos del mismo”.

Adicionalmente, realizó un alcance al escrito anterior, en el que solicitó *“se incluyera dentro del objeto de la misma la construcción, operación, explotación, conservación y mantenimiento del tramo La Venta-La Marquesa-Lerma”.*

De igual forma en alcance a los dos escritos anteriores, el Representante de la Concesionaria solicitó a la SCT, incluyera en la modificación que *“se amplíe el plazo de vigencia de la concesión al máximo que permite la ley que es de 60 (sesenta) años, incluida la prórroga. Lo anterior en virtud de que, una vez modificado el Título de Concesión en términos de lo solicitado en los Escritos, un mayor plazo de concesión permitirá a mi representada llevar a cabo mayores inversiones en infraestructura carretera, tanto en la carretera concesionada como otras carreteras”.*

De acuerdo a lo anterior, la SCT en la novena modificación específicamente en el apartado de considerandos, señaló:

“Que es interés primordial, vigilar que la infraestructura carretera del país, para que sea eficiente y segura, y en este sentido, evitar una disminución en el nivel de servicio en la carretera México-Toluca, particularmente, en lo que se refiere a la seguridad de dicha vía, toda vez que se ha generado la urgente necesidad de mejorar las condiciones físicas de ese tramo, con el fin de brindar un mejor nivel de servicio a los usuarios con un incremento en su seguridad; en ese sentido, este proyecto será desarrollado conforme a la presente modificación, permite incrementar de manera sustancial el desarrollo industrial, comercial y turístico de las zonas conurbadas de la Ciudad de México y la Ciudad de Toluca, ya que

incrementa de manera importante la infraestructura carretera existente entre ambas urbes”.

“Que el esquema de financiamiento del proyecto presenta condiciones favorables para el Gobierno Federal y para la Concesionaria; así como a las instituciones que le han otorgado y otorgarán financiamiento; toda vez, que al ser desarrollada la infraestructura carretera por la Concesionaria, no se utilizarán recursos públicos, y la utilización de ellos podrán aplicarse en la atención de otras necesidades de manera inmediata, particularmente en lo que a la población de más bajos recursos se refiere. Ahora bien, desde el punto de vista de la Concesionaria, el proyecto le representa la posibilidad de obtener un rendimiento razonable de las inversiones efectuadas en infraestructura nacional, constituyéndose así en un detonante importante de empleos, durante las etapas de construcción y operación de la infraestructura adicional. Finalmente, el esquema de financiamiento no desplaza riesgos adicionales a las instituciones que le han otorgado con anterioridad y en un futuro le otorguen financiamiento a la Concesionaria, puesto que les asegura el sostenimiento de sus fuentes de pago en los términos en los que le fue conferido”.

“Derivado de las modificaciones a las condiciones técnicas, operativas y financieras de la Concesión, relacionadas con la obligación de LA CONCESIONARIA de construir, operar, explotar, conservar y mantener el Tramo La Marquesa-Lerma de Villada, con la finalidad de mantener el equilibrio económico de la Concesión, y tomando en cuenta las nuevas inversiones, los costos futuros de ampliación y mejoramiento y las demás proyecciones financieras y operativas que consideren la rentabilidad de la Concesión, es necesaria una modificación al periodo de vigencia de la Concesión, ya que la construcción del tramo señalado sólo podría ser financiable con la certeza jurídica de que LA CONCESIONARIA podrá explotar la Concesión durante el tiempo suficiente para pagar los financiamientos y recuperar su inversión, sin exceder el plazo máximo previsto en la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal”.

“Que en términos de lo dispuesto por la condición Vigésima del Título de Concesión, LA SECRETARÍA no puede concesionar carreteras entre las zonas metropolitanas de la Ciudad de México y de Toluca durante el tiempo de vigencia del presente Título de Concesión”.

“La Condición Vigésima Segunda del Título de Concesión establece que la construcción, operación, explotación, conservación y mantenimiento de los tramos carreteros materia de esta concesión, estará sujeta a lo dispuesto por la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal y la Ley de Vías Generales de Comunicación, entre otras”.

El artículo Sexto Transitorio de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, establece que: “Las concesiones y permisos otorgados con anterioridad a la entrada en vigor de la presente Ley, continuarán en vigor en los términos y condiciones consignados en los mismos, hasta el término de su vigencia”.

De acuerdo con lo señalado en el artículo 4º. de la Ley de Vías Generales de Comunicación “Las controversias que se susciten sobre interpretación y cumplimiento de las concesiones y toda clase de contratos relacionados con las vías generales de comunicación y medios de transporte, se decidirán:

- I. Por los términos mismos de las concesiones y los contratos;
- II. V. En su defecto, de acuerdo con las necesidades mismas del servicio público de cuya satisfacción se trate. ”

Además, indicó que:

“La Concesionaria ha solicitado a la SCT llevar a cabo ciertas obras consistentes en la construcción del tramo La Marquesa-Lerma de Villada, de la carretera México-Toluca, con base al proyecto que será convenido entre la Secretaría y la Concesionaria y con una inversión adicional de hasta por \$3,500,000,000.00 M.N. (Tres mil quinientos millones de Pesos, 00/100 Moneda Nacional). Dicha inversión adicional, que no estaba prevista dentro de las condiciones originales del Título de Concesión, será financiada por la Concesionaria, y se estima que la recuperación de la misma provendrá de los flujos futuros tanto del tramo actual como del nuevo tramo que construirá la Concesionaria, por lo que, con base en las proyecciones financieras que la Concesionaria presentó y la Secretaría revisó, también se hace necesaria la modificación al periodo de vigencia de la Concesión, a efecto mantener el equilibrio económico de la misma, y con esto permitir que la Concesionaria pueda lograr la recuperación, tanto de la nueva inversión que realizará en la construcción del tramo La Marquesa-Lerma de Villada, como de las inversiones que a esta fecha ha realizado y las que en el futuro pueda llegar a realizar.

El proyecto planteado para ser objeto de financiamiento, requiere certeza jurídica que permita asegurar a las instituciones que otorguen financiamiento a la Concesionaria que podrá explotar la concesión del nuevo tramo para el pago de los financiamientos otorgados. Asimismo, la viabilidad financiera del nuevo proyecto tiene como condiciones esenciales: (i) que el nuevo proyecto no incremente los riesgos legales asumidos por los acreedores actuales de la Concesionaria; (ii) que los acreedores que otorguen financiamientos relacionados con el nuevo proyecto puedan, a su vez, aislar los riesgos asociados a dicho nuevo proyecto; y (iii) que eventualmente, y en caso de que las condiciones financieras así lo permitan, ambos proyectos puedan ser consolidados como uno solo desde el punto de vista financiero a través del prepago, canje o refinanciamiento de la deuda existente en ese momento. A fin de lograr lo anterior, es necesario que un incumplimiento respecto de las obligaciones previstas en la Concesión en uno de los tramos no afecte a quienes hubieren otorgado financiamiento al otro tramo, pues de lo contrario las entidades involucradas se verían expuestas a riesgos legales de un tramo no financiado y no evaluado por ellas”. ([Anexo CRV III.11](#))

VII.3. Análisis

Con el propósito de revisar y analizar la procedencia de la modificación solicitada, la SCT requirió mediante el oficio número 3.4.0742 de fecha 27 de mayo de 2013, a la Concesionaria que presentara *“el análisis financiero que justifique la modificación solicitada”*, dentro de los 10 días hábiles contados a partir de que surtiera efectos la notificación del oficio antes mencionado. ([Anexo CRV VII.3.1](#))

En atención y respuesta a la petición realizada por la SCT, la Concesionaria a través de escrito de fecha 06 de junio de 2013, presentó entre otra información:

- i) tarifas vigentes en la vía concesionada; ii) estudio de aforo y tráfico actualizado con pronóstico al 2042 año; y iii) proyecciones financieras al año 2049.

Una vez que la Concesionaria proporcionó la información y documentación, la SCT a través de la Dirección General de Desarrollo Carretero de la SCT, con apoyo de las Direcciones Generales Adjuntas de Seguimiento de Concesiones de Autopistas, de Supervisión Física de Autopistas y la Dirección de Seguimiento de Títulos de Concesión, llevo a cabo el análisis técnico, financiero, legal y administrativo, respecto a la viabilidad de la modificación y emitió el resultado de su evaluación.

Para continuar con los trámites para la autorización de la modificación al Título de la Concesión, la Dirección General de Desarrollo Carretero de la SCT, comunicó a la Dirección General Adjunta Legal y de Transparencia de la Subsecretaría de Infraestructura de la SCT, anexando el resultado de la evaluación realizada como se indicó en el párrafo anterior; y el proyecto de la modificación debidamente rubricado, con la finalidad de que se realizaran los trámites faltantes; y en su caso, se obtuviera la autorización de la misma.

VII.4. Dictaminación

La Dirección General Adjunta Legal y de Transparencia de la Subsecretaría de Infraestructura de la SCT, dirigió el Oficio No. 3.-102.- 221 de fecha 24 de julio de 2013 al Titular de la Unidad de Asuntos Jurídicos de la SCT, señalándole que le enviaba *“cinco tantos en original del proyecto de la Novena Modificación al Título de Concesión en cuestión, con sus respectivos Anexos y Apéndices rubricados por el Titular de la Dirección General de Desarrollo Carretero; instrumento jurídico que en su momento, esta Subsecretaría de Infraestructura precisará someter a consideración y que será sometido a consideración y firma del C. Secretario de Comunicaciones y Transportes, para su formalización.”*

Además de citar, *“con la atenta solicitud de que se sirva girar sus instrucciones, a efecto de que se emita la sanción jurídica correspondientes y en su caso, se valide dicho instrumento con su rúbrica”*. ([Anexo CRV VII.4.1](#))

Posteriormente, a través del documento REF. 3.-102.- 221 INT. 03964 de fecha 26

de julio de 2013, el Titular de la Unidad de Asuntos Jurídicos de la SCT remitió al Subsecretario de Infraestructura respuesta al Oficio No. No. 3.-102.- 221 del 24 de julio de 2013, informando que: *“una vez analizada desde el punto de vista jurídico la Novena Modificación del Título de Concesión que nos ocupa, esta Unidad a mi cargo considera que, en términos generales, la misma se encuentra correcta en su forma y estructura legal”*.

“Por lo anterior, anexo al presente te devuelvo los cinco tantos originales de la Novena Modificación del Título de Concesión señalado en el primer párrafo- del presente oficio, rubricados por Titular de esta. Unidad de Asuntos Jurídicos, a fin de que se continúe con los trámites para su formalización”. ([Anexo CRV VII.4.2](#))

VII.5. Comunicado

Con el Oficio No. 3.-102.- 225 de fecha 29 de julio de 2013, la Directora General Adjunta Legal y de Transparencia de la Subsecretaría de Infraestructura de la SCT, envió al representante legal de la Concesionaria, el original de la Novena Modificación al Título de Concesión en cuestión, con sus respectivos Anexos y Apéndices, debidamente formalizado por el Secretario de Comunicaciones y Transportes. ([Anexo CRV VII.5.1](#))

Finalmente, mediante el Oficio No. 3.-102.- 226 de fecha 29 de julio de 2013, la Directora General Adjunta Legal y de Transparencia de la Subsecretaría de Infraestructura de la SCT, envió al Director General de Desarrollo Carretero, 2 tantos en original de la Novena Modificación al Título de Concesión con sus respectivos Anexos y Apéndices con la firma del Titular de la dependencia, formalizándose con ello la modificación respectiva. ([Anexo CRV VII.5.2](#))

VII.6. Inicio de operaciones

Con fecha 20 de julio de 2016, el Director General Adjunto de Supervisión Física de Autopistas en suplencia del Director General de Desarrollo Carretero de la SCT emitió el escrito de número 3.4 – 0501 ([Anexo CRV VII.6.1](#)), con el cual le informó al Representante Legal de la Concesionaria, que derivado de la notificación recibida el 12 del mismo mes y año, con el que le fue informado *“que el tramo La Marquesa—Lerma de Villada de la carretera México—Toluca, ha sido totalmente concluido, y que por lo tanto se encuentra listo para ser inspeccionado por la Secretaría, para que una vez realizada la inspección y verificación correspondiente, se emita la autorización para el Inicio de Operación y el Acta de Inspección y Verificación de la Terminación de Construcción de las Obras”*; toda vez que ésta última se llevó a cabo el 19 del mismo mes y año y como resultado *“se concluyó que dicho tramo carretero está en estado funcional para su inicio de operación”*.

Asimismo, de la revisión efectuada a los documentos presentados por la Concesionaria, referentes a las pólizas de Seguro del Usuario y de Seguro de Obra Civil Terminada, así como la Fianza de Garantía de cumplimiento de las

obligaciones establecidas en el Título de Concesión, y dado que solo resta concluir algunos trabajos de obra que no afectan la operación de la autopista La Marquesa—Lerma de Villada, indicó que, ...

“...se le autoriza a iniciar operaciones de manera parcial en el tramo La Marquesa—Lerma de Villada de la carretera México— Toluca, con origen en el km 34+767 y terminación en el km 47+003, de 12 .236 km. de longitud en el cuerpo "A" y del km 34+950 al km 47+320, de 12 .370 km. de longitud en el cuerpo B , tipo A4, en el Estado de México, a partir de las 00:00 : 01 horas del día 21 de julio de 2016”. (Fotografía 7 y 8).

Fotografía 7. Caseta de cobro Autopista Toluca



Fuente: <https://www.bing.com/images/search?q=croquis%20autopista%20la%20marquesa%20lerma&qsn&form=QBIR&sp=-1&pq=croquis%20autopista%20>

Fotografía 8. Vista de la Autopista Toluca



Fuente: <https://www.bing.com/images/search?q=croquis%20autopista%20la%20marquesa%20lerma&qsn&form=QBIR&sp=-1&pq=croquis%20autopista%20>

VIII.

SEGUIMIENTO Y CONTROL

En este capítulo se integra una relación de los informes periódicos sobre los avances y situación del proyecto; así como, en su caso, las acciones realizadas para corregir o mejorar su ejecución, las auditorías practicadas y la atención a las observaciones determinadas por los distintos Órganos Fiscalizadores.

VIII.1. Informes periódicos relativos al desarrollo de la concesión

Durante la presente administración la SCT en cumplimiento a la normatividad en materia de rendición de cuentas que rige a la Administración pública Federal, presentó 6 informes de labores, en los cuales se detallaron los logros y metas alcanzados durante la gestión 2012-2018, y que se encuentran alineados con los objetivos del Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2013-2018 y del Programa Nacional de Infraestructura. (Tabla 2)

Tabla 2. Informes emitidos durante 2013-2018

Consecutivo	Periodo que ampara
1	2012-2013
2	2013-2014
3	2014-2015
4	2015-2016
5	2016-2017
6	2017-2018

Fuente: Dirección General de Desarrollo Carretero.

Por otro lado, el Ingeniero Independiente encargado de la supervisión de la obra realizada al tramo carretero La Marquesa-Lerma, de la autopista México Toluca, emitió 24 informes mensuales durante el periodo comprendido del 1 de octubre de 2014 al 30 de septiembre de 2016. ([Anexo CRV VIII.2.1](#))

VIII.2. Resumen de las auditorías practicadas y atención de observaciones

En la Cuenta Pública de 2016, la Auditoría Superior de la Federación realizó la auditoría número 54-GB denominada “Operaciones de Financiamiento de la inversión pública”, practicada a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP) cruzada con la SCT, se obtuvieron como resultado entre otros: “2 recomendaciones,

mismas que están en proceso de atención”.

Lo anterior, de acuerdo con lo descrito en el cuadro siguiente: (Tabla 3)

Tabla 3. Observaciones determinadas por la Auditoría Superior de la Federación en la Cuenta Pública 2016

Órgano Fiscalizador	Núm de auditoría ³	Resultados (Recomendación)	Acciones realizadas
Auditoría Superior de la Federación (ASF)	16-0-0910 0-02-0054- 01-004	<p>Para que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en el ámbito de su competencia, considere establecer los mecanismos de control en el análisis de los próximos proyectos de Asociación Público-Privada, para que los cálculos y las estimaciones de las principales variables asociadas con el modelo de valuación de activos financieros se efectúen conforme al "Manual que establece las disposiciones para determinar la rentabilidad social, así como la conveniencia de llevar a cabo un proyecto mediante el esquema de Asociación Público-Privada", a fin de evitar errores que puedan limitar la viabilidad económica o financiera de los proyectos o afectar negativamente las finanzas públicas cuando entren en operación.</p> <p>En el supuesto de que la SCT no considere procedentes los términos jurídicos o técnicos de esta recomendación, se requiere plantear una alternativa viable que incluya acciones concretas programadas, con la finalidad de atender los aspectos observados por ASF como resultado de la auditoría practicada, que se refieren principalmente a que en el proyecto del Libramiento de la Carretera La Galarza-Amatitlanes, se obtuvo una tasa de costo de capital menor que la calculada con base en la metodología establecida por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público.</p> <p>Se hace constar que, al cierre de esta auditoría, no fue posible acordar esta recomendación con la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, ni definir los mecanismos para su atención. La ASF realizará el pronunciamiento establecido en el artículo 41 de esa ley, sobre la respuesta que proporcione la SCT</p>	Se encuentra integrándose la información con la que se dará respuesta a la Auditoría Superior de la Federación.

³ Informe de Resultados de la Fiscalización Superior de la Cuenta Pública 2016.

Órgano Fiscalizador	Núm de auditoría ⁴	Resultados (Recomendación)	Acciones realizadas
Auditoría Superior de la Federación (ASF)	16-0-0910 0-02-0054- 01-004	<p>Para que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en el ámbito de su competencia, realice y presente a la Auditoría Superior de la Federación, los análisis de los estudios técnicos, operativos y financieros, así como la fundamentación jurídica, con base en lo que consideró procedente, óptimo y factible extender el plazo de la concesión de la carretera México-Toluca hasta el año 2049, por la ampliación del Tramo Adicional de La Marquesa-Lerma de Villada.</p> <p>En el supuesto de que la SCT no considere procedentes los términos jurídicos o técnicos de esta recomendación, se requiere plantear una alternativa viable que incluya acciones concretas programadas, con la finalidad de atender los aspectos observados como resultado de la auditoría practicada, que se refieren principalmente a que los argumentos expuestos por la SCT para extender al año 2049 la concesión de la carretera México-Toluca se basaron en la realización de nuevas inversiones por la construcción del tramo La Marquesa-Lerma de Villada, los costos de ampliación y mejoramiento; otras proyecciones financieras y operativas sobre la rentabilidad de la concesión, así como la estimación de menores ingresos futuros de la vía concesionada por una disminución en el tráfico promedio diario; los cuales resultan insuficientes para justificar que se ampliara la vigencia de la concesión al plazo máximo previsto en la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.</p>	Se encuentra integrándose la información con la que se dará respuesta a la Auditoría Superior de la Federación.

En relación a la información y documentación descrita en los anteriores párrafos, se informa que la misma se encuentra resguardada en la Dirección General de Desarrollo Carretero de la SCT.

IX.

RESULTADOS Y BENEFICIOS ALCANZADOS E IMPACTOS IDENTIFICADOS

En el presente capítulo se precisa el avance en el cumplimiento de las metas y objetivos del proyecto, los resultados y beneficios alcanzados e impactos identificados.

Con la apertura del tramo carretero La Marquesa-Lerma de Villada, de la carretera México-Toluca el 21 de julio de 2016, se obtuvieron los siguientes beneficios:

La SCT dotó a la sociedad de una infraestructura de mejores especificaciones, e incrementó la seguridad y la eficiencia operativa en la vía concesionada.

Se logró impulsar el desarrollo de la infraestructura con la construcción de las obras indispensables que dieron conectividad a la red de carreteras, requerida en el marco legal de certeza jurídica, con lo que se promovió la mayor participación del sector privado en el desarrollo de la infraestructura; además de multiplicarse las inversiones en dicho sector.

Al ampliarse el periodo de vigencia de la Concesión, le ha permitido a la Concesionaria, recuperara los montos de inversión y su rendimiento respectivo, con los flujos remanentes, y una vez cubiertas las obligaciones establecidas en el propio Título de Concesión, se mantenga en óptimas condiciones la operación de la vía. Además de lo anterior, se logró el incremento del nivel de servicio para los usuarios que transitan esta carretera.

En resumen, esta obra beneficio a más de 9 millones 900 mil habitantes, ya que permite un aforo de 20 mil vehículos diarios y elevó el nivel de movilidad, eficiencia y seguridad para el traslado de bienes y personas que circulan entre la Ciudad de Toluca y la Ciudad de México, toda vez que cuenta con mejores características geométricas, disminuye el tiempo de recorrido y los costos de operación.

Con lo anterior, se dio cumplimiento a lo señalado por la presente administración en el PND, respecto al eje fundamental de Lograr un México Próspero, en función de la estrategia 4.2.5 del referido Plan, mediante la promoción de la participación del sector privado en el desarrollo de infraestructura y la participación de los

gobiernos estatales y municipales, que permitieron impulsar este proyecto para el beneficio social; además de contribuirse a la cobertura y calidad de la infraestructura necesaria que permitió elevar la productividad de la economía.

Asimismo, se cumplió con las líneas de acción contempladas en el referido plan, dando seguimiento a los tres ejes rectores en el desarrollo de infraestructura (desarrollo regional equilibrado, desarrollo urbano y conectividad logística).

Al mismo tiempo, se cumplió con lo establecido en los objetivos del Programa Sectorial, al desarrollarse la infraestructura de transporte y logística multimodal que generó costos competitivos, mejoró la seguridad e impulsó el desarrollo social y económico; así como al contar con servicios logísticos de transporte oportunos, eficientes y seguros que incrementaron la competitividad y productividad de las actividades económicas y al generarse las condiciones para una movilidad de personas integral, ágil, segura, sustentable e incluyente, que incrementó la calidad de vida para los usuarios de esta vía y a los habitantes de las dos localidades involucradas en este tramo carretero.

X.

RESUMEN EJECUTIVO DEL INFORME FINAL

Con la construcción y modernización de la infraestructura de comunicaciones y transportes, el Gobierno de la República avanza en la transformación de México, al crear una plataforma logística que permite unir a las familias mexicanas, y que las personas y mercancías circulen, se conecten de manera ágil, a menor costo, se mejora la movilidad y fortalece las cadenas de producción nacional, potencia la eficiencia de la inversión pública y privada en la economía, facilita el funcionamiento eficaz de los mercados y apoya el crecimiento equilibrado de sus distintas regiones.

Con la implementación del Programa de Inversiones en Infraestructura de Transporte y Comunicaciones 2013-2018, la publicación del PNI y la implementación de inversión público-privada, que aportan recursos para asegurar el desarrollo de las principales obras de infraestructura comprometidas, han permitido que la SCT logre relevantes avances a pesar de las actuales restricciones financieras.

A seis años esta Administración, ha mejorado significativamente la infraestructura carretera del país, al contar con una red ágil, segura y en buenas condiciones. Ahora, nuestro país cuenta con modernas autopistas y carreteras que contribuyen a reducir tiempos de traslado y costos logísticos, a brindar mayor seguridad al transporte de mercancías y a la movilidad de pasajeros.

Se mejoró y modernizó la red de caminos rurales y alimentadores que representa para el Gobierno de la República un gran reto debido a que a través de ellos es posible la conectividad básica entre las zonas rurales y las regiones apartadas del país con los centros de desarrollo y consumo, lo que da vida a estas comunidades y permite el acceso a servicios fundamentales como la salud, la educación y el empleo.

“Donde se construye una carretera, se abre la ruta al progreso y a la inclusión social, además, de atraer inversión productiva, con lo que se impulsa el desarrollo económico y la creación de empleos”.⁴

Conforme a lo dispuesto en el PND, cuyo objetivo es, garantizar el acceso y ampliar la cobertura de infraestructura y servicios de transporte y comunicaciones, el Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2013-2018, se encuentra alineado con los objetivos de dicho plan, así como con los del PNI, toda vez que la

⁴ Informe sobre Acciones Relevantantes de la SCT 2013-2017.

SCT consolida la infraestructura carretera, para que México cuente con vías suficientes y de calidad, que impulsen el desarrollo social, la inversión y la competitividad en todas las regiones del país.

Ejemplo de ello, es la modernización y ampliación de:

- En el subsector carretero, durante el periodo de diciembre de 2012 a junio de 2018, se concluyeron 70 Compromisos de Gobierno, siendo 10 de ellos los consumados en el periodo de septiembre de 2017 a junio de 2018, con una inversión de 11,609 millones de pesos, cifra asociada a la meta total de 273 km.
- De igual forma, al mes de junio de 2018, se concluyeron 38 de las 52 autopistas programadas, así como, 77 obras de construcción y modernización en carreteras federales, de las 80 que se comprometieron en la presente administración para el periodo 2013-2018; con una longitud total de 3,075 km.
- En la construcción, modernización y conservación de la infraestructura carretera del país, el Gobierno de la República, en el periodo de diciembre de 2012 a junio de 2018, destinó 390 mil millones de pesos. De los cuales 321,697 millones de pesos corresponden a recursos públicos y 68,390 millones de pesos a recursos privados.
- Por su importancia económica y social, resulta imprescindible dotar a la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM) de una conectividad más rápida, eficiente y menos costosa entre sus centros urbanos, así como, de los diferentes corredores logísticos que la comuniquen con las regiones por donde llegan y salen viajeros, productos e insumos nacionales hacia el Pacífico, el Golfo de México y nuestras fronteras.

La meta programada para esta administración consistió en construir y ampliar los 10 principales accesos a la ZMVM, con una inversión conjunta a los 30 mil millones de pesos y un total de más de 350 km. de longitud.

A diciembre de 2017 se han concluido 6 vías de acceso a la Ciudad de México, con una longitud mayor a los 67 km. y una inversión superior a los 14 mil millones de pesos, entre las que se encuentran:

- Construcción de la Autopista La Marquesa-Toluca, con una longitud de 12.5 km. y una inversión de 3,740 millones de pesos.
- Interconexión del Segundo Piso del Periférico de la Ciudad de México a la Caseta de Tlalpan, con una longitud de 7 km. y una inversión.⁵

XI.

ANEXOS

A continuación, se incluye una relación cronológica y ordenada por temática, de todo el soporte documental que se generó durante las diversas etapas del proyecto de la 9ª. modificación del tramo La Marquesa-Lerma, de acuerdo a su naturaleza y características, y de conformidad con la normatividad aplicable.

XI.1. Antecedentes

Anexo CRV III.1	Título Constituyentes Reforma-La Venta.
Anexo CRV III.2	Acta constitutiva y poder.
Anexo CRV III.3	Primer Adenda.
Anexo CRV III.4	Segunda Adenda.
Anexo CRV III.5	Tercera Modificación.
Anexo CRV III.6	Cuarta Modificación.
Anexo CRV III.7	Quinta Modificación.
Anexo CRV III.8	Sexta Modificación
Anexo CRV III.9	Séptima Modificación.
Anexo CRV III.10	Octava Modificación.
Anexo CRV III.11	Novena Modificación.

XI.2 Solicitud de la modificación

Anexo CRV VII.1.1	Primer escrito de la Concesionaria para la modificación.
Anexo CRV VII.1.2	Segundo escrito para la solicitud de modificación.
Anexo CRV VII.1.3	Tercer escrito para la solicitud de modificación.

XI.3 Análisis

Anexo CRV VII.3.1	Oficio núm. 3.4.0742.
-------------------	-----------------------

XI.4 Dictaminación

Anexo CRV VII.4.1 Oficio de la Subsecretaria donde envía a la UAJ la modificación para revisión.

Anexo CRV VII.4.2 Oficio de la UAJ emite opinión respecto a la 9a. modificación.

XI.5 Comunicado

Anexo CRV VII.5.1 Oficio donde la Subsecretaría envía la Concesionaria la modificación.

Anexo CRV VII.5.2 Oficio de la Subsecretaria donde envía 2 tantos de la modificación a la DGDC.

XI.6 Inicio de operaciones

Anexo CRV VII.6.1 Oficio inicio de operación Autopista La Marquesa-Lerma.

XI.7 Informes periódicos

Anexo CRV VIII. 2.1 Relación de informes mensuales.

XI.8 Resumen de las auditorías practicadas y atención de observaciones

Anexo CRV VIII. 2.2 Auditorías Constituyentes Reforma.

XII.

APÉNDICE

XII.1. Relación de Ilustraciones.

Ilustración 1.	Situación de corredores troncales.
Ilustración 2.	Ubicación geográfica del Tramo La Marquesa-Lerma.

XII.2. Relación de Diagramas.

Diagrama 1.	Composición de la Red Nacional de Carreteras 2012.
Diagrama 2.	Esquema del Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018.
Diagrama 3.	Alineación de Objetivos Sectoriales al PND.
Diagrama 4.	Estrategia 1.1.
Diagrama 5.	Alineación de los objetivos del PNI.
Diagrama 6.	Alineación del Programa de Inversiones en Infraestructura de Transporte y Comunicaciones.

XII.3. Relación de Fotografías.

Fotografía 1.	Autopista Constituyentes Reforma-La Marquesa Lerma.
Fotografía 2.	Autopista Constituyentes Reforma-La Marquesa Lerma.
Fotografía 3.	Autopista Constituyentes Reforma - La Marquesa Lerma.
Fotografía 5.	Autopista Constituyentes Reforma - La Marquesa Lerma.
Fotografía 6.	Ingreso al tramo La Marquesa de la Autopista Constituyentes Reforma.
Fotografía 7.	Caseta de cobro Autopista Toluca.
Fotografía 8.	Vista de la Autopista Toluca.

XII.4. Relación de Tablas.

Tabla 1.	Composición de la Red Nacional de Carreteras 2018.
Tabla 2.	Informes emitidos durante 2013-2018.
Tabla 3.	Observaciones determinadas por la Auditoría Superior de la Federación en la Cuenta Pública 2016.



Glosario

APF

Administración Pública Federal.

CGVs

Costos Generalizados de Viaje.

CIS

Centro Integral de Servicios.

DOF

Diario Oficial de la Federación.

FONADIN

Fondo Nacional de Infraestructura.

LGEEPA

Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente.

LFPRH

Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria.

MIA

Manifestación de Impacto Ambiental.

PIITC

Programa de inversiones en Infraestructura de Transporte y Comunicaciones.



PND

Plan Nacional de Desarrollo.

PNI

Programa Nacional de Infraestructura.

SCT

Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

SEMARNAT

Secretaría del Medio Ambiente y Recursos Naturales.

SFP

Secretaría de la Función Pública.

ZMVM

Zona Metropolitana del Valle de México.

