

Autopista Ecatepec - Pirámides

6a Modificación
al Título de Concesión

Memoria Documental

Contenido

I.	Presentación	3
I.1.	Nombre.....	5
I.2.	Descripción.....	5
I.3.	Objetivo de la Memoria Documental.....	6
I.4.	Periodo de Vigencia que se Documenta.....	6
I.5.	Ubicación Geográfica.	6
I.6.	Principales Características Técnicas.....	6
I.7.	Unidades Administrativas Participantes.....	7
I.8.	Nombre del Titular	7
II.	Fundamento Legal de la Memoria Documental	8
II.1.	Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.....	9
II.2.	Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública.....	10
II.3.	Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública	10
II.4.	Ley Orgánica de la Administración Pública Federal	10
II.5.	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	11
II.6.	Manual Ejecutivo para la Entrega-Recepción y Rendición de Cuentas 2012-2018, publicado en la página de la Secretaría de la Función Pública el 29 de noviembre de 2017	11
III.	Antecedentes	13
IV.	Marco Normativo	15
IV.1.	Ley Orgánica de la Administración Pública Federal.	15
IV.2.	Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.....	15
IV.3.	Ley General de Bienes Nacionales.....	15
IV.4.	Ley de Vías Generales de Comunicación.....	15
IV.5.	Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. 16	
V.	Vinculación con Documentos Rectores de la Planeación Nacional ..	17
V.1.	Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018	17
V.2.	Programa Nacional de Infraestructura alineado con las metas del PND ..	19
VI.	Síntesis Ejecutiva	20
VII.	Acciones Realizadas	22
VII.1.	Acciones Operativas.....	22
VIII.	Seguimiento y Control	30



IX. Resultados	31
X. Resumen Ejecutivo.....	33
XI. Anexos.....	34

I. Presentación

Un adecuado desarrollo de su infraestructura, lleva a un país a alcanzar un crecimiento económico sólido, incluyente y sostenido con tasas elevadas de productividad y competitividad.

Con una infraestructura eficiente se logra la integración de los diferentes mercados regionales, se reducen los costos de conexión entre ellos y con el resto del mundo; un territorio mejor conectado al resto del país es más competitivo en términos económicos, aumenta la generación de empleos y de ingresos para sus habitantes, por lo que la cuestión geográfica deja de ser una limitante para el desarrollo de las diferentes zonas del país.

Las carreteras son el elemento fundamental del sistema de transporte en México, en la actualidad cuenta con un importante patrimonio vial que se clasifica de la siguiente manera:

- Red Federal,
- Red alimentadora, y
- Red Rural.

La Red Federal de carreteras, está a cargo de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), mientras que los caminos de la red alimentadora, los caminos rurales y las brechas mejoradas son responsabilidad de los Gobiernos de los Estados.

La infraestructura carretera moviliza la mayor parte de la carga (55% del total) y de las personas (98% del total) que transitan el país. Para atender esta demanda, la Red Nacional de Carreteras cuenta con **397,993 km.** de longitud, dividida entre red federal libre de peaje (40,590 km.), autopistas de cuota (10,274); red de caminos rurales y alimentadores. (347,129 km.)¹

Longitud de la Red

Tipo de Red	Kilómetros
Red federal libre de peaje	40,590
Autopistas de cuota ¹	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 Incluye los datos de la red a cargo de CAPUFE, de autopistas concesionadas y estatales de cuota.

Fuente: Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Sexto Informe de Labores 2017 – 2018.

La Red Federal se divide en básica y secundaria, en la red básica se ubican 15 corredores troncales, entre los dos océanos y las fronteras norte y sur del país, en las cuales circula la mayoría del tránsito carretero. Asimismo, en la red básica operan cerca de 8,000 ki-

¹ Fuente: Sexto Informe de Labores 2017-2018 de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

lómetros de autopistas de cuota, esta red de cuota está concesionada a particulares, gobiernos estatales o instituciones financieras. Por su longitud, esta red es una de las más extensas del mundo, sólo detrás de la de Francia y ligeramente mayor que la de Italia².

La red carretera en México presenta necesidades de inversión en construcción, conservación, modernización y ampliación muy superiores a los que se pueden obtener de recursos fiscales, por lo que fue necesario diseñar e identificar fuentes de recursos de inversión para aumentar los montos disponibles y desarrollar nuevos proyectos carreteros que demanda el país.

La SCT diseñó tres modelos de asociación pública-privada, que consisten básicamente en atraer inversión privada al desarrollo de infraestructura carretera nueva y a la modernización de carreteras existentes libres de peaje. Los tres modelos son:

- Concesiones,
- Aprovechamiento de Activos, y
- Proyectos de Prestación de Servicios.

El primero es un modelo de concesión para construir, operar, mantener y explotar carreteras de cuota.

El segundo es un modelo que integra paquetes de autopistas de altas especificaciones existentes y autopistas de cuota por construir y, el tercero es un modelo de asociación público-privada

² Fuente: Opúsculo, El Sector Carretero en México, 2009. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Dirección General de Desarrollo Carretero. <http://www.sct.gob.mx/index.php?id=3270>

para modernizar caminos existentes libres de peaje.

A través de estos modelos la SCT busca:

- Incrementar los montos de inversión en carreteras con la participación del sector privado
- Elevar la calidad del servicio ofrecido a los usuarios.
- Aumentar la eficiencia y productividad de la prestación de servicios públicos.
- Adelantar el desarrollo de infraestructura carretera libre de peaje.
- Abrir nuevos espacios de participación para la iniciativa privada.
- Lograr una más eficiente distribución y administración de los riegos de proyectos carreteros.

Esta Memoria Documental en particular se refiere a la Sexta Modificación al Título de Concesión de la Autopista Ecatepec-Pirámides.

Con la elaboración de esta memoria documental se pretende transparentar y rendir cuentas de las acciones realizadas por la SCT para el logro de los objetivos de la Concesión, enmarcándolo en la política pública en materia de comunicaciones y transportes del presente Gobierno.

Para tal efecto, en el marco de lo señalado en la normatividad respectiva³,

³ Lineamientos Generales para la regulación de los procesos de entrega-recepción y de rendición de

en el Apartado Segundo, “Fundamento Legal de la Memoria Documental”, se presenta la base normativa de este documento, no únicamente con los ordenamientos que han sido expedidos en razón del próximo proceso de entrega-recepción con motivo del cambio de Gobierno, sino como parte integral derivada de una obligación constitucional, que se manifiesta en una política pública y un compromiso indeclinable del actual Gobierno con la transparencia y la rendición de cuentas.

En Apartado III “Antecedentes”, se señalan las causas que motivaron la Modificación al Título de Concesión.

Los Apartados IV y V, conforme lo marcan los lineamientos, están dedicados a presentar, respectivamente, el marco jurídico en que opera la Concesión, así como la vinculación del mismo con los planes y programas rectores de la gestión pública y con los propios de la SCT, que orientan y dan sentido a sus acciones.

Luego de la síntesis del proyecto, que constituye el Apartado VI, se presentan en el Apartado VII las acciones llevadas a cabo.

El Apartado VIII contiene la información relativa a las acciones de Seguimiento y Control. Finalmente, en el Apartado IX se presentan los resultados y beneficios alcanzados por el programa en la actual administración.

Es importante señalar que, en la versión digital de esta Memoria, los do-

cumentos que se mencionan como anexos en el texto, están vinculados, por lo que pueden ser consultados de manera directa e inmediata.

La SCT, con la elaboración y presentación de esta Memoria Documental, no sólo da cumplimiento a las obligaciones que las leyes le señalan en materia rendición de cuentas, las instrucciones que el Titular del Ejecutivo ha dictado al respecto; sino que también, al hacerlo público y accesible para todos los ciudadanos, confirma su compromiso con la transparencia.

I.1. Nombre

Sexta Modificación del Título de Concesión de la Autopista Ecatepec-Pirámides.

I.2 Descripción

Para incorporar en el objeto del Título de Concesión, la construcción, explotación, conservación y mantenimiento de un tramo carretero de 5.2 kilómetros de longitud, así como la construcción de 2.2 kilómetros libres de peaje.

Con fecha 5 de abril de 2016, la SCT celebró con los Gobiernos de la Ciudad de México y del Estado de México, el convenio marco de coordinación de acciones, teniendo como objeto que los dos gobiernos referidos, dentro del ámbito de su respectiva circunscripción territorial, otorgaran a la SCT un tramo de vialidad sobre la Vía Peñón-Texcoco, a partir del Periférico y continuando por la Av. 602 hasta su intersección con la Av. Oceanía y las posibles conexiones con las instalaciones federales del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México,

a fin de que la SCT se encargara de la construcción de las obras necesarias para su operación, explotación, conservación y mantenimiento; así como de aquellas que se requirieron para lograr la conexión con la autopista Peñón-Texcoco. (Anexo EP I)

I.3. Objetivo de la Memoria Documental.

Con la elaboración de esta memoria documental se pretende transparentar y rendir cuentas de las acciones realizadas por la SCT para el logro de los objetivos de la Modificación a la Concesión, enmarcándolo en la política pública en materia de comunicaciones y transportes del presente Gobierno.

I.4. Periodo de Vigencia que se Documenta.

Esta memoria documental describe y documenta las acciones realizadas 1 de enero de 2013 al 31 de octubre de 2018. De conformidad a lo establecido en el Artículo 30 de los Lineamientos Generales para la Regulación de los Procesos de Entrega-Recepción y de Rendición de Cuentas de la Administración Pública Federal.

I.5. Ubicación Geográfica.

Ciudad de México y Estado de México, Municipios de Ecatepec y Texcoco.

I.6. Principales Características Técnicas.

Debido a la problemática de la Ciudad de México en la que entran o salen los viajeros hacia Texcoco, a través de la autopista Peñón-Texcoco y requieren

utilizar la Avenida 602, la cual es una vía urbana de 4 carriles de circulación y las calles aledañas eran discontinuas, con semáforos en los entronques y una fuerte interacción del tránsito local, lo que afectaba la movilidad, así como el tránsito de vehículos de largo itinerario a velocidades competitivas; aunado a un alto riesgo de ocurrencia de accidentes por el cruce de peatones hacia las escuelas, mercados temporales que invadían la vialidad, entre otros aspectos.

Asimismo, por la magnitud de las obras de construcción del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (NAICM), el cual se considera que empezara sus operaciones en el año 2020, se requirió contar con la vialidad para el ingreso de los materiales e insumos para la construcción de éste.

El proyecto propuesto consideró lo siguiente:

1) Viaducto elevado sobre la Avenida 602.- La construcción de un viaducto de 5.0 km de longitud, dividido en dos tramos: el principal de 4.2 km que une a la Av. Oceanía con el Periférico Adolfo Ruíz Cortines y una gaza de 800 m dirigida hacia las instalaciones de Aeropuertos Internacionales y Servicios Auxiliares (ASA), esto sobre la Av. Texcoco.

“El viaducto tendrá un ancho de 16.5 m, con 4 carriles de circulación; en los extremos, entradas y salidas de 8.5 m de ancho para 2 carriles, con 2 rampas intermedias para incorporar y desincorporar el tránsito.

El beneficio considerado, fue el formar parte de la red vial que conectará al NAICM lo que daría importancia estratégica y mejorar la conectividad entre los Estados de Hidalgo, Tlaxcala, Puebla y Veracruz con la Ciudad de México, lo cual además conectaría a los habitantes de estas zonas con el Puerto de Tuxpan a menos de dos horas y media, presentando así nuevas oportunidades de negocio del sector productivo en términos de exportación a países de Europa y la costa de los Estados Unidos de Norteamérica; así como fortalecer al corredor del Altiplano en materia de movilidad de mercancías y personas.”⁴

2) Ramal de Carga. - Consiste en la construcción de una carretera Tipo A4, con 4 carriles de circulación, 2 por sentido, de 3.5 m de ancho cada uno, con longitud de 5.0 Km, lo cual unirá a la autopista Pirámides-Texcoco con la terminal de carga, al norte del NAICM.

“El ramal de carga servirá para dar un acceso eficiente a los vehículos pesados que operarán en la terminal de carga del NAICM, sin interferir con los flujos de automóviles y autobuses, además, durante la construcción del aeropuerto, el ramal servirá para la entrada y salida de vehículos materialistas...”⁵

Por tal motivo, el 5 de abril de 2016, la SCT otorgó a la Concesionaria Vías de Comunicación del Centro Pacífico, S.A. de C.V., la Sexta Modificación del Título de Concesión de Ecatepec-

Pirámides para construir, operar, explotar, conservar y mantener (i) el tramo de 22.2 kilómetros de la carretera Ecatepec-Pirámides y, (ii) el tramo de hasta 22.2 kilómetros de la carretera Ecatepec-Peñón, ambos en el Estado de México.

I.7. Unidades Administrativas Participantes

La Dirección General de Desarrollo Carretero, en virtud del Reglamento Interior de la SCT es la encargada de atender la solicitudes de Modificación a los Títulos de Concesión de las Concesionarias, por ende, realizar todas las acciones necesarias para dar respuesta a dichas solicitudes, dependiendo del objeto de la Modificación la DGDC, se apoya en distintas Unidades Administrativas para obtener autorizaciones o acciones coordinadas para implementar el proyecto como, la Dirección General de Carreteras, Dirección General de Servicios Técnicos, Unidad de Asuntos Jurídicos, entre otras.

I.8. Nombre del Titular

Lic. Raúl Eduardo Flores Macías.
Director General de Desarrollo Carretero.

⁴ Justificación de la obra de fecha 27 de mayo de 2016.

⁵ Justificación de la obra de fecha 27 de mayo de 2016.

II. Fundamento Legal de la Memoria Documental

Dos mecanismos que permiten el desarrollo de la democracia son la rendición de cuentas y la transparencia.

La primera se refiere a la obligación que tienen quienes ejercen el poder público de responsabilizarse de su labor y estar sujetos a un escrutinio permanente por cualquier ciudadano; la segunda, se refiere a la apertura de la información de las organizaciones políticas y burocráticas.

La transparencia por sí misma no implica un acto de rendición de cuentas, pero sin ella, ésta última no es realmente factible. La transparencia es un instrumento del sistema global de rendición de cuentas⁶, que se traduce en colocar la información en la “vitrina pública” para que los interesados puedan revisarla, analizarla y emitir juicios u opiniones.

La actual administración pública entiende la prioridad de dejar documentada su actuación y ha decidido elaborar Libros Blancos o Memorias Documentales para dejar testimonio de su actuación, que sirva de memoria histórica para quienes los sucedan en el ejercicio de la función pública, teniendo claro los resultados y los compromisos que pudiesen derivarse de estas acciones de Gobierno.

⁶ Libros Blancos y Memorias Documentales. Instrumentos para la Transparencia y Rendición de cuentas. Revista de Administración Pública INAP.

Dado lo anterior, la transparencia y la rendición de cuentas se definen como estrategias transversales en el Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018, dentro del marco de la cultura de la legalidad⁷. Integrar estos dos componentes al quehacer gubernamental representa el gran reto establecido en el Programa para un Gobierno Cercano y Moderno (PGCM), de modernizar la gestión pública, haciéndola más eficiente, cercana y democrática.

De esta manera, el Titular del Ejecutivo Federal y la Secretaría de la Función Pública publican acuerdos, lineamientos y manuales que ponen a disposición de los servidores públicos para que realicen los procesos de rendición de cuentas de manera ordenada, confiable, oportuna y homogénea; garantizando la continuidad en el servicio público y en los asuntos, programas, proyectos y políticas públicas a través de los Libros Blancos o Memorias Documentales, los cuales describen y presentan de manera cronológica las acciones que se hayan realizado.

Esta Memoria es una herramienta en pro de la transparencia, una radiografía que muestra exactamente qué se hizo, cómo se hizo y los resultados que se obtuvieron.

⁷ La Cultura de la Legalidad es el nivel de cumplimiento de las leyes por parte de una comunidad. Es un conjunto de valores, percepciones y actitudes que el individuo tiene hacia las leyes y las instituciones que lo ejecutan.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en el marco jurídico que regula su actuar, asume la responsabilidad de plasmar documentalmente de forma clara, completa y veraz el notable esfuerzo institucional que han realizado las unidades administrativas que la conforman.

II.1. Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos

Artículo 6, inciso A, fracción I. *“Toda la información en posesión de cualquier autoridad, entidad, órgano y organismo de los Poderes Ejecutivo, Legislativo y Judicial, órganos autónomos, partidos políticos, fideicomisos y fondos públicos, así como de cualquier persona física, moral o sindicato que reciba y ejerza recursos públicos o realice actos de autoridad en el ámbito federal, estatal y municipal, es pública y sólo podrá ser reservada temporalmente por razones de interés público y seguridad nacional, en los términos que fijen las leyes. En la interpretación de este derecho deberá prevalecer el principio de máxima publicidad. Los sujetos obligados deberán documentar todo acto que derive del ejercicio de sus facultades, competencias o funciones, la ley determinará los supuestos específicos bajo los cuales procederá la declaración de inexistencia de la información.”*

Artículo 25.

Este artículo establece:

1. La rectoría económica del Estado para garantizar que el desarrollo económico del país sea integral.
2. La responsabilidad del Estado en la conducción de la economía nacional.

3. Participación estatal en las áreas estratégicas y prioritarias.

Este artículo garantiza que el desarrollo económico del país sea integral y que fortalezca la soberanía de la nación y su régimen democrático para permitir el ejercicio pleno de la libertad y la dignidad de los individuos, grupos y clases sociales, cuya seguridad protege la Constitución.

“Corresponde al Estado la rectoría del desarrollo nacional para garantizar que éste sea integral y sustentable...”

“El Estado velará por la estabilidad de las finanzas públicas y del sistema financiero...”

“El Estado planeará, conducirá, coordinará y orientará la actividad económica nacional...”

“...podrá participar por sí o con los sectores social y privado, de acuerdo con la ley, para impulsar y organizar las áreas prioritarias del desarrollo.”

“Bajo criterios de equidad social, productividad y sustentabilidad se apoyará e impulsará a las empresas de los sectores social y privado...”

“La ley alentará y protegerá la actividad económica que realicen los particulares...”

Artículo 134

Señala que los recursos económicos que disponga la Federación, los Estados, los Municipios, la Ciudad de México y sus demarcaciones territoriales, se deben administrar con eficiencia, eficacia, economía, transparencia y honradez.

Establece además que, las adquisiciones se llevarán a cabo a través de licitaciones públicas, mediante convocatoria pública, para que libremente se presenten proposiciones solventes en sobre cerrado, que será abierto públicamente, a fin de asegurar al Estado las mejores condiciones disponibles en cuanto precio, calidad, financiamiento, oportunidad y demás circunstancias pertinentes.

II.2. Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública

Artículo 12. *“Toda la información pública generada, obtenida, adquirida, transformada o en posesión de los sujetos obligados es pública y será accesible a cualquier persona, para lo que se deberán habilitar todos los medios, acciones y esfuerzos disponibles en los términos y condiciones que establezca esta Ley, la Ley Federal y las correspondientes de las Entidades Federativas, así como demás normas aplicables.”*

II.3. Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública

Artículo 1. *“La presente Ley es de orden público y tiene por objeto proveer lo necesario en el ámbito federal, para garantizar el derecho de acceso a la Información Pública en posesión de cualquier autoridad, entidad, órgano y organismo de los poderes Legislativo, Ejecutivo y Judicial, órganos autónomos, partidos políticos, fideicomisos y fondos públicos, así como de cualquier persona física, moral o sindicato que*

reciba y ejerza recursos públicos federales o realice actos de autoridad, en los términos previstos por la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y la Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública.”

Artículo 11. *“Para el cumplimiento de los objetivos de esta Ley, los sujetos obligados deberán cumplir según corresponda, de acuerdo a su naturaleza, con las siguientes obligaciones:*

...

V. Promover la generación, documentación, y publicación de la información en Formatos Abiertos y Accesibles;

...

IX. Fomentar el uso de tecnologías de la información para garantizar la transparencia, el derecho de acceso a la información y la accesibilidad a éstos;

...

XII. Difundir proactivamente información de interés público; ...”.

II.4. Ley Orgánica de la Administración Pública Federal

Artículo 37. *fracción XXIII. “Corresponde a la Secretaría de la Función Pública: Formular y conducir en apego y de conformidad con las bases de coordinación que establezca el Comité Coordinador del Sistema Nacional Anticorrupción, la política general de la Administración Pública Federal para establecer acciones que propicien la integridad y la transparencia en la gestión pública, la rendición de cuentas y el acceso por parte de los particulares a la información que aquélla genere; así como promover dichas acciones hacia la sociedad.”*

II.5. 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 ⁸

Artículo 27. *“Las dependencias y entidades..., deberán elaborar libros blancos o memorias documentales, cuando consideren resaltar acciones de los programas, proyectos, políticas públicas y otras acciones gubernamentales...”.*

Artículo 29. *“Los Libros Blancos y Memorias Documentales..., formarán parte de la documentación correspondiente a la entrega-recepción que realice su titular al término de su encargo.”.*

Artículo 31. *“Los Libros Blancos y Memorias Documentales,... serán de carácter público, con excepción de aquellos apartados que contengan información que haya sido clasificada como reservada o confidencial...”.*

Artículo 32. *“Las Dependencias y Entidades, la Procuraduría General de la República, y las empresas productivas del Estado, podrán elaborar libros blancos de sus programas, proyectos y políticas públicas relevantes, que hayan concluido o bien que al término de la administración gubernamental se encuentren en proceso de ejecución.*

...Se considerará que un programa, proyecto o asunto es relevante, cuando: Los libros blancos serán autoriza-

dos por los titulares de las dependencias,... contando con la opinión de su órgano de gobierno o cuando no exista éste, del Comité de Control y Desempeño Institucional. En ambos casos deberá de constar como punto de acuerdo de la sesión en la que se presente.”.

II.6. Manual Ejecutivo para la Entrega-Recepción y Rendición de Cuentas 2012-2018, publicado en la página de la Secretaría de la Función Pública el 29 de noviembre de 2017

⁸ Publicado en el Diario Oficial de la Federación, el 24 de julio de 2017.



III. Antecedentes

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) el día 25 de enero de 1991 como representante del Gobierno Federal otorgó la Concesión a la empresa denominada Promotora y Administradora de Carreteras, S.A de C.V. (PACSA), con el propósito de construir, explotar y conservar el tramo de 22.2 kilómetros de la carretera Ecatepec-Pirámides, por un periodo de 3 años 11 meses. [\(Anexo EP I\)](#)

Dicha Concesión tuvo la Primera Modificación el 17 de diciembre de 2012, a través de Adendum, modificándose el objeto de ésta en lo siguiente: precisar que el objeto de la Concesión era construir, explotar y conservar el segundo cuerpo del tramo carretero Ecatepec-Pirámides, así como explotar, mediante su operación y conservación, el primer cuerpo de dicho tramo carretero; ampliar el plazo de vigencia a 19 años, contados a partir de la fecha de la propia Modificación; establecer como carga a la Concesión la obligación de PACSA de entregar a Promotora de Autopistas Pacifico, S.A. de C.V. (en adelante PAPSA o la Concesionaria), del tramo carretero Armería Manzanillo, la cantidad de \$305,349,000,000 de viejos pesos, para amortizar el pasivo generado por la construcción de la carretera concesionada Armería-Manzanillo y así sanear la estructura financiera relacionada con el tramo carretero, sin que se distorsionara el esquema financiero de las dos carreteras concesionadas, dado que PACSA y

PAPSA (las dos concesionarias) en esa fecha eran propiedad de los mismos socios, en el entendido de que dicha cantidad estaba expresada en viejos pesos, cuyo valor correspondió al 9 de septiembre de 1990, obligación que fue cumplida cabalmente; y autorizar a PACSA a realizar semestralmente el ajuste de tarifas en los dos cuerpos del tramo carretero Ecatepec-Pirámides, conforme al Índice Nacional de Precios al Consumidor, o cuando dicho índice sufra un incremento del 5 % o más con respecto al índice existente en la fecha en que se hubiere hecho el último ajuste. [\(Anexo EP II\)](#)

La SCT con fecha 7 de julio de 2006, realizó la Segunda Modificación al Título de Concesión, cuyo motivo de ésta, fue extender el plazo de la vigencia a 30 años, contados a partir de del 25 de enero de 1991, para que CEPASA obtuviera la total recuperación de la inversión efectuada en los términos de la Concesión, junto con el rendimiento. [\(Anexo EP III\)](#)

La Tercera Modificación al Título de la Concesión, se otorgó el 31 de marzo de 2009, esta vez, para adicionar a la Concesión la construcción, operación, explotación conservación y mantenimiento de un tramo carretero hasta por 22.2 kilómetros de longitud de la carretera Ecatepec-Peñón, mismo que, como extensión al tramo carretero Ecatepec-Pirámides, comunicó con la carretera concesionada Peñón-Textoco, proyecto que la SCT autorizó única-

mente por 17 kilómetros. (Anexo EP IV)

Nuevamente la SCT, otorgó una Modificación al Título de la Concesión, esta vez correspondió a la Cuarta Modificación la cual se efectuó el 19 de noviembre de 2010, para entre otras cosas, reconocer que, a esa fecha, la Concesionaria no había recuperado un monto de \$3,045'891,214.00 M.N., así valuado al 30 de septiembre de 2010, sin que éste considerara el correspondiente Impuesto al Valor Agregado (IVA), y sin incluir: el Monto Adicional referido en la Condición Segunda de dicha Modificación, que ascendió a la cantidad de \$250'000,000.00 M.N.; ni las nuevas inversiones que la Concesionaria realizaría al construir el tramo carretero Ecatepec-Peñón; así como tampoco las nuevas inversiones que ésta llevaría a cabo en lo futuro; incluyendo el rendimiento correspondiente de dichos conceptos según lo que se establece en los documentos que se agregaron como Anexos "A" y "B" a la Modificación correspondiente. (Anexo EP V)

La Quinta Modificación al Título de Concesión de realizó el 25 de febrero de 2011, formalizada en esa fecha por la SCT y la Concesionaria, con la finalidad de otorgar una prórroga hasta por 30 años adicionales al plazo original de vigencia de 30 años, que fueron contados a partir del 25 de enero de 1991, para que la concesionaria recuperara junto con el rendimiento correspondiente: las inversiones realizadas que se encontraban pendientes de recuperar; las inversiones que realizaría en la construcción del tramo Ecatepec-Peñón; el Monto Adicional; y las nue-

vas inversiones que en el futuro llevara a cabo con cargo a la Concesión referida. (Anexo EP VI)

Con fecha 20 de junio de 2016, se otorgó la Sexta Modificación del Título de Concesión de la autopista Ecatepec-Pirámides, para incorporar en el objeto del Título de Concesión, la construcción, explotación, conservación y mantenimiento de un tramo carretero de 5.2 kilómetros de longitud, así como la construcción de 2.2 kilómetros libres de peaje. (Anexo EP 1)

Para poder llevar a cabo lo anterior, con fecha 5 de abril de 2016, la SCT celebró con el Gobierno de la Ciudad de México (la CDMX) y el Gobierno del Estado de México (el GEM), el Convenio Marco de Coordinación de Acciones, teniendo como objeto que los dos gobiernos referidos, dentro del ámbito de su respectiva circunscripción territorial, otorgaran, de conformidad con la normatividad aplicable, a la SCT un tramo de vialidad sobre la Vía Peñón- Texcoco, a partir del Periférico y continuando por la Av. 602 hasta su intersección con la Av. Oceanía y las posibles conexiones con las instalaciones federales del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (la Autopista), a fin de que la Secretaría se encargara de la construcción de las obras necesarias para su operación, explotación, conservación y mantenimiento; así como de aquellas que se requirieron para lograr la conexión con la autopista Peñón-Texcoco.

IV. Marco Normativo

IV.1. Ley Orgánica de la Administración Pública Federal.

Los artículos 2º, fracción 1, 14, 18, 26 y 36 fracciones XXI, XXIV y XXVII, establecen las facultades y atribuciones de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, para entre otros, otorgar concesiones o permisos para construir las obras que le corresponda ejecutar.

IV.2. Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.

En los artículos 1º 2º, fracción 1, inciso e), 5º, fracciones I, III y IX, 6º, 15 y 30, 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.

IV.3. Ley General de Bienes Nacionales.

Conforme a los artículos 3º, fracción II, 6º, fracción II, 7º, fracción XI, 16, 28, fracción V, 72 y 73, señala que los bienes de uso común son 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 prórrogas 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.

IV.4. Ley de Vías Generales de Comunicación

La Ley de Vías Generales de Comunicación, regula la actividad en relación

con el uso de las vías de comunicación.

Artículo 3º. “Las vías generales de comunicación y los modos de transporte que operan en ellas quedan sujetos exclusivamente a los Poderes Federales. *El Ejecutivo ejercitará sus facultades por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en los siguientes casos y sin perjuicio de las facultades expresas que otros ordenamientos legales concedan a otras Dependencias del Ejecutivo Federal:*

...
III. Otorgamiento, interpretación y cumplimiento de concesiones;

...
...VIII. Aprobación, revisión o modificación de tarifas, circulares, horarios, tablas de distancia, clasificaciones y, en general, todos los documentos relacionados con la explotación;

...
XII. Infracciones a esta ley o a sus reglamentos;

XIII. Toda cuestión de carácter administrativo relacionada con las vías generales de comunicación y medios de transporte.”.

IV.5 Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Dispone en los artículos 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.

V. Vinculación con Documentos Rectores de la Planeación Nacional

V.1. Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018

El Plan Nacional de Desarrollo (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.

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

Objetivo General	Llevar a México a su máximo potencial				
Metas Nacionales	México en paz	México Incluyente	México con educación de calidad	México Próspero	México con responsabilidad global
Ejes Transversales	i) Democratizar la productividad				
	ii) Gobierno cercano y moderno				
	iii) Perspectiva de genero				

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.

Dentro de la meta nacional que busca un México Próspero, se establecen las estrategias y líneas de acción en materia de infraestructura y que transversalmente se aplican a todos los sectores: telecomunicaciones, hidrocarburos, electricidad y transporte.

Alineación de los Objetivos Sectoriales al Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018

Meta Nacional IV – México Próspero		
Objetivos 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 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 social. 2. Contar con servicios logísticos de transporte, 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.

En materia de transporte: modernizar, ampliar y conservar la infraestructura de los diferentes modos de transporte, así como mejorar su conectividad bajo criterios estratégicos y de eficiencia, especificando líneas de acción particulares para los subsectores carretero, ferroviario, marítimo-portuario y aeroportuario.

V.2. Programa Nacional de Infraestructura alineado con las metas del PND

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

El Programa Nacional de Infraestructura 2014-2018, está alineado al Plan Nacional de Desarrollo mediante el impulso de infraestructura como condición estratégica para mejorar la competitividad de las empresas, aumentar la productividad del país y generar más y mejores empleos, buscando aumentar el bienestar social y reducir diferencias entre regiones.

Con base en el Acuerdo 01/2013 por el que se emiten los Lineamientos para dictaminar y dar seguimiento a los programas derivados del Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 10 de junio de 2013, en los cuales se esta-

blecen los elementos y características que deben contener los programas que deriven del Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018; el Programa Nacional de Infraestructura contiene objetivos, estrategias y líneas de acción que reflejan las actividades prioritarias y concretas en materia de infraestructura, impulsadas por el Gobierno de la República.

Comunicaciones y Transportes

Objetivo

Contar con una estructura y una plataforma logística de transporte y comunicaciones modernas que fomenten una mayor competitividad, productividad y desarrollo económico y social.

Estrategias

1. México Como plataforma logística Global.
2. México con una movilidad de pasajeros moderna.
3. México con acceso universal a la banda ancha.

VI. Síntesis Ejecutiva

El Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018 (PND), tiene como uno de sus postulados el generar un incremento económico sostenible e incluyente, basado en un desarrollo integral y equilibrado de todos los mexicanos; y para poder mejorar el nivel de vida de la población fue necesario incrementar el potencial de la economía de producir o generar bienes y servicios, cuyo significado fue aumentar la productividad; situación que el Gobierno Federal consideró fundamental efectuar mediante 5 ejes: “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.”.

Además de que, “el Título de Concesión establece en su condición Décima Tercera, que la concesionaria tendrá derecho a una ampliación de la Concesión por un tramo de carretera que se otorgará en los términos y condiciones que señale SCT, y que en ningún caso podrá exceder de la longitud originalmente concesionada (22.2 Km).”.

De conformidad con lo señalado en la Tercera Modificación al Título de Concesión, la SCT “adicionó a la Concesión la construcción, operación, explotación, conservación y mantenimiento de un tramo carretero de hasta 22.2 kilómetros de longitud de la carretera Ecatepec-Peñón, mismo que, como extensión al tramo carretero Ecatepec-

Pirámides, deberá comunicar con la carretera concesionada Peñón Texcoco.”.

La SCT “una vez concluidos los estudios correspondientes, y autorizado el proyecto definitivo por parte de SCT, se definió que el tramo Ecatepec-Peñón tendrá una longitud total de sólo 17 kilómetros, por lo que la concesionaria tiene derecho a una extensión remanente de hasta 5.2 kilómetros; lo anterior en términos de lo dispuesto en la condición Décima Tercera del Título de Concesión.”.

Las partes que formalizaron el Título de la Concesión, llevaron a cabo los estudios necesarios para identificar el tramo carretero que, guardando relación con los tramos Ecatepec-Pirámides y Ecatepec-Peñón, reportara mayores beneficios sociales y económicos a la región y, en general, a los usuarios de la vía, habiendo concluido que dicho tramo carretero sería la Autopista, cuyo programa de obra se describen en el Anexo 2 de la Modificación correspondiente.

“Que en virtud de lo anterior y en ejercicio del derecho establecido en la condición Décima Tercera de la Concesión, la Concesionaria solicitó a la SCT una extensión de la longitud remanente de la Concesión de hasta 5.2 km, a fin de adicionar la construcción, operación, explotación, conservación y mantenimiento de la Autopista.”:

Con la autopista, “...se mejorará la comunicación terrestre de largo itinerario de los flujos vehiculares provenientes de la Ciudad de México hacia el sistema de corredores carreteros troncales, principalmente Acapulco-Tuxpan y de Altiplano, facilitando el traslado de bienes y personas entre la capital del país y los Puertos de Tuxpan y Veracruz; y forma parte del circuito que se estará desarrollando con la conexión de los tramos Ecatepec-Pirámides, Ecatepec-Peñón y Peñón-Texcoco, lo cual ayudaría a desplazar el tránsito pesado fuera de las vialidades urbanas de la región nororiente de la zona metropolitana de la Ciudad de México, reduciendo así el nivel de congestión y el índice de accidentes al interior de dicha región.”

Asimismo, “... permita elevar el nivel de servicio en dicha zona, y conectar sin semáforos el tramo oriente del Circuito Interior de la Ciudad de México con las autopistas Peñón-Texcoco, Ecatepec-Peñón y Ecatepec-Pirámides, generando una conectividad eficiente con el Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México.”

En virtud de que, las inversiones, gastos y costos indirectos asociados con la construcción de la autopista, fueron estimados en términos del presupuesto preliminar señalado en el Anexo 2 documento denominado “Programa de Obra”, del Título de Concesión, razón por la que se modificó la concesión.

La SCT tuvo interés de que las inversiones necesarias para la construcción de la autopista se financiaran sobre el esquema de participación privada.

La SCT consideró a la inversión adicional realizada por la Concesionaria por la cantidad de \$168'000,000.00 para la construcción de una vialidad tipo A4 libre de peaje, con origen aproximadamente en el kilómetro 10+200 del tramo Ecatepec-Peñón en dirección al Nuevo Aeropuerto de la Ciudad de México, fuera utilizado como una de las vías de comunicación durante las etapas de la construcción y operación del Nuevo Aeropuerto de la Ciudad de México.

De igual manera consideró factible que en el Título de Concesión se asumiera la inversión adicional aportada por la Concesionaria. (Anexo EP 2)

VII. Acciones Realizadas

VII.1. Acciones Operativas

Con fundamento en los artículos 2, 26 y 36, fracciones XXII y XXIV, de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 1, 2, fracción I, inciso c), 5, fracciones I y IX, 22, 23 y 30, último párrafo de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal; y 4 y 5, fracciones I y IX, del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y la Condición Décima Tercera del Título de Concesión, la SCT otorga a la Concesionaria la Sexta Modificación, llevando a cabo las siguientes acciones:

1. Dictaminación.

a. El Representante Legal de la Concesionaria (Vías de Comunicación del Centro y Pacífico, S.A. de C.V.) con fecha 16 de marzo de 2016, dirigió al Director General de Desarrollo Carretero de la SCT el documento "Referencia: Solicitud de incremento de tarifas (segundo alcance); en el que expuso:

"Título de Concesión otorgado el 25 de enero de 1991 para construir, explotar y conservar el tramo de 22.2 kilómetros de la carretera Ecatepec-Pirámides (el "Título" o la "Concesión"); tal como la misma ha sido modificada de vez en vez.

Toda vez que las tarifas por eje/kilómetro que actualmente se aplican en los diversos tramos de la autopista en materia de la Concesión (la "Autopista") no resultan suficientes pa-

ra conservar el equilibrio financiero previsto en la Concesión dentro del plazo de duración de la misma, solicitamos a ese organismo a su digno cargo, se autorice un incremento en las tarifas de la Autopista de modo que la tarifa eje/kilómetro que se cobre en la misma sea, para cada tipo de vehículo y para cada tramo de la Autopista, las que se señalan en el documento que como Anexo 1 se agrega al presente;..

...

En la inteligencia que, de así proceder, propondremos que el ajuste de la tarifa aplicable por el uso de la Autopista se lleve a cabo a partir de las 00:00 horas del día 1 de abril del 2016."

Con volante de turno E2140016-538-1 de fecha 17 de marzo de 2016, el Director General de Desarrollo Carretero, envió al Director General Adjunto de Seguimiento de Concesiones de Autopistas, área adscrita a esa Dirección el escrito de fecha 4 de mayo de 2016, con el cual el Apoderado Legal de la Concesionaria le solicitó a la SCT "la incorporación por conducto de la modificación respectiva al Título de Concesión de fecha 25 de enero de 1991, otorgado por el Gobierno Federal por conducto de esa H. Secretaría de Comunicaciones y Transportes para que mi representada construya, opere, explote conserve mantenga un tramo carretero de hasta 5.2 km de longitud tramo de vialidad que va sobre la vía Peñón-Texcoco, a partir del periférico, continuando por la avenida 602 hasta

su intersección con la avenida Oceanía y las posibles conexiones con las instalaciones Federales el que deberá comunicar con la carretera Peñón- Texcoco para que sumados a los 17 km que mi representada ha construido den la totalidad de 22.2 km, como ha quedado especificado...

... la solicitud de incremento de tarifas realizada mediante escrito recibido por esa H. Dirección el 17 de marzo de 2016 en sus términos y la correspondiente modificación al anexo de las bases de regulación tarifaria, lo anterior para lograr el equilibrio financiero de la concesión y que le permita a mi representada la recuperación de las inversiones que realizará en la construcción del tramo 5.2 km al que nos hemos referido en el párrafo anterior...”.

En específico la Concesionaria, solicitó a la SCT, dos puntos para la modificación.

Mediante documento 3.4.0370 de fecha 16 de mayo de 2016, Director General de Desarrollo Carretero de la SCT remitió al Apoderado General de la Concesionaria, al Volante No. E2140016-823-1 de fecha 6 de mayo de 2016, emitido por el Director de Asuntos Jurídicos y Legales de la SCT, dirigido al Director General Adjunto de Seguimiento de Concesiones de Autopistas de la Dirección General de Desarrollo Carretero de la SCT, a través del cual le solicitó que se manifestara sobre la viabilidad técnica y financiera para realizar las inversiones adicionales, las cuales no estarían sujetas a explotación.

En respuesta, el Apoderado General de fecha 20 de mayo de 2016, dirigido al Director General de Desarrollo Carretero de la SCT, manifestó lo siguiente:

“...a ese respecto nos permitimos acompañar una carpeta que contiene la fundamentación documental que sustenta la mencionada solicitud, todo lo anterior para lograr el equilibrio financiero de la concesión y que le permita a mi representada la recuperación de las inversiones que realizará en la construcción del tramo de 5.2 km de longitud...

...

PRIMERO. - *Tener por presentada por parte de mi representada una carpeta que contiene la documentación mediante la cual se sustenta la solicitud de incremento de tarifas, la modificación...*

SEGUNDO. - *Se autorice el incremento de las tarifas solicitado por mi representada...*

Con escrito del 23 de mayo de 2016, emitido por el Representante Legal dirigido al Director General de Desarrollo Carretero de la SCT, con el que le manifestó que una vez que su representada analizó el modelo financiero se ha determinado factible el realizar la inversión como carga al Título de Concesión, del tramo Ecatepec-Peñón, en dirección suroeste hacia la zona carga del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México de conformidad a su solicitud, hasta por la cantidad de \$168,000,000.00, respecto a la construcción de la vialidad tipo A4 con origen en el kilómetro 10+200 del tramo

Ecatepec-Peñón, en dirección del suroeste hacia la zona de carga del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México. (Anexo EP 2)

b. El Director General Adjunto de Seguimiento de Concesiones de Autopistas dirigió el escrito número 3.4.2.-063 de fecha 19 de mayo de 2016, al Director General Adjunto de Formulación de Proyectos ambos de la Dirección General de Desarrollo Carretero de la SCT, indicando que: con la finalidad de que la Dirección General de Desarrollo Carretero, contara con los elementos suficientes que le permitieran autorizar la solicitud de la Concesionaria, solicito el apoyo para que se analizaran los antecedentes documentales del proyecto y se emitiera el Dictamen con la Justificación Técnica sobre la construcción del viaducto elevado sobre la Av. 602 y el ramal; así como el estudio de demanda del sistema de carreteras conformado por las autopistas Peñón-Texcoco y Ecatepec-Pirámides.

Con el escrito número 3.4.2.-088 de fecha 18 de mayo de 2016, el Director General Adjunto de Seguimiento de Concesiones de Autopistas solicitó al Director de Optimización de la Red de Autopistas (ver anexo EP3) ambas áreas de la Dirección General de Desarrollo Carretero de la SCT, que revisara el análisis de aforos e ingresos para las autopistas Ecatepec-Pirámides, mismo que fue elaborado por la Consultora Cal y Mayor y Asociados.

Mediante escrito número 3.4.2.-064 de fecha 12 de mayo de 2016 el Director General Adjunto de Seguimiento de

Concesiones de Autopistas, solicitó al Director General Adjunto de Supervisión Física de Autopistas, áreas adscritas a la Dirección General de Desarrollo Carretero de la SCT, analizará el comportamiento en la evaluación del estado físico presentado; emitiera la opinión sobre la viabilidad presupuestal de las obras realizadas y, emitiera la validación correspondiente de los 17 km de longitud del tramo Ecatepec-Peñón, esto para tener los elementos suficientes para la autorización a la Modificación solicitada por la Concesionaria. (Anexo EP 3)

c. Con documento número 3.4.1.-303 de fecha 27 de mayo de 2016, el Subsecretario de Infraestructura de la SCT envió la justificación técnica de la construcción del viaducto elevado sobre la Av. 602 y del Ramal de carga, como parte de las nuevas vialidades necesarias para el Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, misma que se basó en el “Estudio de demanda del sistema de carreteras, conformado por las autopistas en operación Peñón-Texcoco y Ecatepec-Pirámides, y los proyectos Viaducto Av. 602, Autopista Peñón Pirámides y Viaducto de Texcoco”. (Anexo EP 4)

Convenio marco de coordinación de acciones (el Convenio de “Coordinación de Acciones”), formalizado el 5 de abril de 2016, entre la SCT y el Gobierno de la Ciudad de México (la “CDMX”) y el Gobierno del Estado de México (el “GEM”), teniendo como objeto que los dos gobiernos referidos, dentro de su ámbito de su respectiva circunscripción territorial, otorgaran, de conformidad con la normatividad aplicable, a la SCT un tramo de vialidad

sobre la Vía Peñón-Texcoco, a partir del Periférico y continuando por la Av. 602 hasta su intersección con la Av. Oceanía y las posibles conexiones con las instalaciones federales del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (la "AUTOPISTA"), a fin de que la Secretaría se encargara de la construcción de las obras necesarias para su operación, explotación, conservación y mantenimiento; así como de aquellas que se requirieron para lograr la conexión con la autopista Peñón-Texcoco. (Anexo EP 1)

d. Mediante escrito 3.4.3.-1135 fechado el 30 de mayo de 2016, el Director General Adjunto de Supervisión Física de Autopistas de la Dirección General de Desarrollo Carretero de la SCT, envió los resultados previamente solicitados por el Director General Adjunto de Seguimiento de Concesiones de Autopistas, también perteneciente a la Dirección General de Desarrollo Carretero, de la SCT, en el que le informó:

"...

me permito hacer de su conocimiento, que considerando los costos obra nueva de proyectos similares que actualmente se encuentran en proceso de construcción y operación, esta de mi cargo obtuvo los siguientes resultados con respecto al presupuesto de referencia presentado por Grupo PINFRA...

...

Por lo anterior se concluye que los costos del presupuesto de obra del proyecto conceptual de referencia, presentado por el Grupo PINFRA, se con-

sideran Aceptables para el tipo de obra; sin embargo, el presupuesto definitivo se podrá definir una vez que se cuente con el proyecto ejecutivo autorizado por esta Secretaría, así como, la cuantificación de los conceptos y cantidades de obra que resulten". (Anexo EP 5)

e. La empresa Vías de Comunicación del Centro y del Pacífico, S.A. de C.V. (Subsidiaria de Grupo Concesionario de México, S.A. de C.V.) presentó el documento denominado "Incremento de Tarifas Ecatepec-Pirámides, Pirámides-Texcoco y Avenida México (Estudio de Demanda)". (Anexo EP 6)

f. Con fecha 27 de mayo de 2016 el Director General Adjunto de Formulación de Proyectos envió escrito número 3.4.1.-304 al Director General Adjunto de Seguimiento de Concesiones de Autopistas, ambos pertenecientes a la Dirección General de Desarrollo Carretero de la SCT, señalando que respecto del "Estudio de demanda del sistema de carreteras, conformado por las autopistas en operación Peñón-Texcoco y Ecatepec-Pirámides, y los proyectos Viaducto Av. 602, Autopista Peñón Pirámides y Viaducto de Texcoco"...

"Al respecto hago entrega, a esa Dirección General Adjunta de Seguimiento de Concesiones de Autopistas, la Opinión Técnica al estudio de demanda del sistema de carreteras, conformado por las autopistas en operación antes mencionadas, para continuar con el trámite correspondiente a esa Dirección".

Anexando escrito antes mencionado, el documento denominado "Opinión téc-

nica al estudio de demanda del sistema de carreteras conformado por las autopistas en operación Peñón- Texcoco y Ecatepec-Pirámides, y los proyectos viaducto Av. 602, Autopista Peñón Pirámides y Viaducto de Texcoco”, de fecha 27 de mayo de 2016, firmado por el Director General Adjunto de Formulación de Proyectos y el Coordinador Técnico de Planeación de Infraestructura Carretera, ambos de la Dirección General de Desarrollo Carretero de la SCT, en el que se indicó:

Visto bueno de la SCT.

De acuerdo con la revisión realizada al Estudio de Demanda, se emite el visto bueno respecto a la metodología utilizada para la obtención de flujos de tránsito, ingresos y pronósticos, con la salvedad de atender a las recomendaciones indicadas respecto al análisis del Ramal de Carga y a la inclusión de tablas de tránsitos pronosticados”. (Anexo EP 7)

g. Con documento 3.4.3.1.2.-03 de fecha 30 de mayo de 2016 emitido por la Dirección de Optimización de la Red de Autopistas envió a la Dirección General Adjunta de Seguimiento de Concesiones de Autopistas, ambas áreas pertenecientes a la Dirección General de Desarrollo Carretero, de la Subsecretaría de Infraestructura de la SCT, el resultado del “análisis correspondiente a la propuesta del esquema tarifario y al apartado de Sensibilidad de los aforos e ingresos ante los cambios de tarifas”, que efectuó esa Dirección, y que concluyó:

“... que el incremento propuesto del 12% en las tarifas de las autopistas antes referidas cumple con el objetivo

de incrementar en un monto de \$9,222,455 pesos anuales los ingresos de la autopista Ecatepec-Pirámides. Lo anterior representa un incremento marginal en los ingresos de 1.4%, sobre los ingresos calculados con las tarifas vigentes a diciembre de 2015, elaborado por la firma consultora antes referida”. (Anexo EP 8)

h. Mediante escrito 3.4.2. de fecha 2 de junio de 2016, emitido por la Dirección General Adjunta de Seguimiento de Concesiones de Autopistas, de la Dirección General de Desarrollo Carretero de la SCT, comunicó a su Dirección General el resultado correspondiente a la validación del análisis al Modelo Financiero, el cual no tuvo incumplimiento de carácter administrativo, financiero, legal ni técnico a las obligaciones establecidas en el Título de Concesión, en virtud de ello, se determinó “...que es procedente el llevar a cabo la Sexta Modificación al Título de Concesión, de conformidad con la solicitud y aportación documental de la Concesionaria”. (Anexo EP 9)

i. El Director General Adjunto de Supervisión Física de Autopistas envió a la Dirección General Adjunta de Seguimiento de Concesiones de Autopistas, ambas áreas pertenecientes a la Dirección General de Desarrollo Carretero de la SCT, el escrito 3.4.3.-1128 de fecha 30 de mayo de 2016, en el que señaló, “en términos de la información relacionada con el proyecto ejecutivo de la Autopista Texcoco-Pirámides, proporcionada por la Dirección de Construcción del Grupo PIN-TRA, me permito hacer de su conocimiento que una vez revisada y analizada la misma, se puede definir que la

longitud total a partir del Entronque Peñón ... se encuentran en operación y recibidos mediante Acta de Entrega-Recepción firmada con fecha 18 de septiembre de 2015”.

j. Documento de fecha 24 de mayo de 2016, emitido por el Representante Legal de la Concesionaria dirigido a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Referencia: Segundo alcance a la solicitud de Modificación del Título de Concesión, indicando “... en alcance a mis escritos de solicitud de fecha 4 de mayo y su primer alcance del 24 del mismo mes, ambos del presente año, “... *hago de su conocimiento que la longitud del tramo de carretera Ecatepec Peñón que se incorporó como parte de la Concesión mediante la Tercera Modificación al Título de fecha 31 de marzo 2009, es de 17,061 metros. Anexo escrito la certificación correspondiente del perito en ingeniería.*” (Anexo EP 10)

k. Mediante escrito 3.4.3.-1112 de fecha 31 de mayo de 2016, el Director General Adjunto de Supervisión Física de Autopistas comunicó al Director General Adjunto de Seguimiento de Concesiones de Autopistas, ambas áreas pertenecientes a la Dirección General de Desarrollo Carretero de la SCT, conforme a las atribuciones de su Dirección, se constató que la concesionaria de la autopista, dio cumplimiento con la entrega de programas anuales de conservación, avances de las actividades programas para su conservación, atención a las deficiencias durante los recorridos realizados por parte de la Secretaría; así como, la atención de actividades o trabajos de acuerdo con lo observado con el pro-

ceso de evaluaciones para la obtención de la calificación del estado físico de un camino. En ese sentido, esa Dirección no advirtió algún incumplimiento en materia de conservación de la autopista Ecatepec-Piramides.

Escritos 3.4.3.-10; 3.4.3.-851 y 3.4.3.-718; de fechas 13 de enero y 4 de septiembre de 2012, y 18 de junio de 2013, enviados por el Director General Adjunto de Supervisión Física de Autopistas de la Dirección General de Desarrollo Carretero de la SCT, al Director General de la Concesionaria en los que señaló: que aún y cuando la calificación que obtuvo representa un estado físico bueno y Aceptable, era necesario que la concesionaria continuara atendiendo las necesidades y requerimientos de conservación.

En tanto que, en los comunicados 3.4.3.-1105, 3.4.3.- 790 y 3.4.3.-668, de fechas 3 de octubre de 2014, 3 de junio de 2015 y 12 de abril de 2016, enviados por el Director General Adjunto de Supervisión Física de Autopistas de la Dirección General de Desarrollo Carretero de la SCT, al Director General de la Concesionaria en la que señaló algunas deficiencias identificadas para que se corrigieran. (Anexo EP 11)

l. Con memorándum No. 196 de fecha 31 de mayo de 2016, el Director de Asuntos Jurídicos y Legales comunicó al Director General Adjunto de Seguimiento de Concesiones de Autopistas, ambas áreas de la Dirección General de Desarrollo Carretero, en el cual se remitió el Dictamen Legal del despacho asesor externo con respecto a la factibilidad jurídica de la operación

en comento, el cual consideró exclusivamente desde el punto jurídico, factible la extensión de la longitud remanente de la Concesión por hasta 5.2 km, y se concluyó que “ la presente opinión se refiere única y exclusivamente a los aspectos jurídicos de carácter normativo de su consulta, por lo que no representa instrucción o resolución en otro sentido ” (Anexo EP 12)

m. El Director General Adjunto de Seguimiento de Concesiones de Autopistas, envió el escrito 3.4.2.-164 de fecha 1 de junio de 2016 al Director General de Desarrollo Carretero de la SCT, para notificarle que a esa fecha no se advirtió incumplimiento de carácter administrativo, financiero, legal y técnico, de acuerdo con la opinión emitida por la Dirección General Adjunta de Supervisión Física de Autopistas adscrita a la referida Dirección General. (Anexos EP 13 y Anexo EP14)

n. Con fecha 1 de junio de 2016, el Director General de Desarrollo Carretero de la SCT, autorizó el Dictamen Técnico favorable, con relación a la viabilidad técnica, financiera, legal y administrativa, a fin de que sea procedente la realización de la Sexta Modificación; documento que se encuentra firmado por las Dirección General Adjunta de Seguimiento de Concesiones de Autopistas, Dirección de Asuntos Jurídicos y Legales, así como de la Subdirección de Operaciones Financieras. (Anexo EP 15)

2. Dictaminación.

a. El 3 de junio de 2016, el Director General de Desarrollo Carretero de la SCT, envió al Titular de la Unidad de Asuntos Jurídicos de la SCT, el docu-

mento 3.4.-0400 al cual le adjunto el Dictamen Técnico en el que se concluyó que es viable de la incorporación de la construcción, explotación, operación, conservación, y mantenimiento del tramo carretero antes referido; así como, el incremento a la tarifa de la autopista denominada Ecatepec-Pirámides; y la construcción, con inversión adicional a la concesionaria, del ramal de carga de acceso al Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México.

Lo anterior, con la finalidad de que se determinara la viabilidad jurídica, para que así se pudiera continuar con el trámite correspondiente para su formalización, de acuerdo con las atribuciones. (Anexo EP 16)

b. Mediante oficio 1.2.-0080080 REF. 3.4.-0400 INT.002740 de fecha 8 de junio de 2016, el Director General Adjunto Normativo de la Unidad de Asuntos Jurídicos de la SCT, remitió el Dictamen Jurídico de la Sexta Modificación al Título de Concesión otorgado en 1991 a la concesionaria “Promotora y Administradora de Carreteras, S.A. de C.V.” al Director General de Desarrollo Carretero de la misma dependencia, para que se integrara el expediente y se diera continuidad a los trámites correspondientes, documento formalizado por los Directores Generales Adjuntos Normativo y Técnico pertenecientes a la Unidad de Asuntos Jurídicos y autorizado por el Titular de esa Unidad. (Anexo EP 17)

c. El Director General Adjunto de Seguimiento de Concesiones de Autopistas de la Dirección General de Desarrollo Carretero de la SCT, envió

el escrito 3.4.2.172 de fecha 3 de junio de 2016, a la Directora General Adjunta Legal y de Transparencia de la Subsecretaría de Infraestructura de la SCT, en el cual señaló que se remitía el proyecto de Modificación al Título de Concesión, Modificación del Anexo Bases de Regulación Tarifaria (BRT) y Modificación del Anexo de Obras y programa de Obras, para que se determinara la viabilidad jurídica y continuar con el trámite correspondiente para la formalización respectiva, conforme a las atribuciones. (Anexo EP 18)

d. Con escrito 3.4.2.194 de fecha 22 de junio de 2016, el Director General Adjunto de Seguimiento de Concesiones de Autopistas de la Dirección General de Desarrollo Carretero de la SCT envió al Representante Legal de la Concesionaria original en un tanto de la Sexta Modificación al Título de la Concesión, con sus respectivos anexos. (Anexo EP 19)

VIII. Seguimiento y Control

Derivado de las auditorías practicadas a la Dirección General de Desarrollo Carretero para el periodo de 2013 – 2018 por las diferentes instancias fiscalizadoras, las observaciones determinadas en las cuentas públicas correspondientes, fueron atendidas y solventadas.

IX. Resultados

El 25 de enero de 1991 el Gobierno Federal, por conducto de la SCT, otorgó a PAPSA una concesión para la construcción, operación y mantenimiento de un tramo de cuatro carriles de asfalto con longitud aproximada de 22.2 km que atraviesa la Ciudad de México y el Estado de México (el “Tramo Pirámides-Ecatepec”). El 31 de marzo de 2009, el Gobierno Federal amplió dicha concesión para incluir un tramo adicional con longitud aproximada de 17.5 km (el “Tramo Ecatepec-Peñón” y, en conjunto con el Tramo Pirámides-Ecatepec, la Concesión para la Autopista Pirámides-Ecatepec-Peñón).

La Concesión para la Autopista Pirámides-Ecatepec-Peñón vencía el 24 de enero de 2021 y se podía ser prorrogada hasta por un plazo de 30 años adicionales en caso de ser necesario para que PAPSA recupere el monto total de su inversión, junto con el rendimiento correspondiente, en (i) el Tramo Pirámides-Ecatepec, (ii) la construcción del Tramo Ecatepec-Peñón, (iii) la adquisición de la autopista Tlaxcala-San Martín Texmelucan y (iv) las inversiones adicionales que resulten necesarias en términos de la Concesión para la Autopista Pirámides-Ecatepec-Peñón. El 25 de febrero de 2011 el Gobierno Federal prorrogó la Concesión de la Autopista Pirámides-Ecatepec-Peñón por un plazo adicional de 30 años como resultado de un convenio de transacción celebrado entre el gobierno federal respecto de

un juicio relacionado con la Concesión para la Autopista Tlaxcala-San Martín Texmelucan.

Originalmente, la Concesión para el Tramo Pirámides-Ecatepec le fue otorgada a PACSA. El 6 de abril de 2006, la SCT autorizó a PACSA ceder a CEPESA, una empresa constituida como resultado de la escisión de PACSA, todos los derechos derivados de dicha Concesión. En febrero de 2010, la SCT autorizó la fusión de CEPESA con PAPSA siendo PAPSA concesionaria de la carretera de febrero de 2010 a diciembre de 2013. La SCT autorizó la escisión de PAPSA con efectos fiscales a partir del 1 de enero de 2014 para constituir las sociedades VCCPAPSA y VCCPacífico, los derechos y obligaciones de la Concesión para la Autopista Pirámides-Ecatepec-Peñón, fueron transferidos a la empresa VCCPacífico.

La SCT el 18 de agosto de 2017 autorizó la fusión de Grupo Concesionario de México, S.A. de C.V. (GCM) como empresa fusionante y ZONALTA como fusionada, y autorizó la escisión de GCM y la cesión de derechos que amparan los Títulos de Concesión de GCM en favor de las personas morales que surjan como consecuencia de la escisión de GCM, en términos de lo dispuesto por el artículo 13 de la Ley Federal de Caminos, Puentes y Auto-transporte Federal.

Con fecha 3 de octubre de 2017, se aprobó la escisión de GCM cuyos efec-

tos legales serían a partir del 4 de octubre de 2017, constituyéndose entidades nuevas para la transmisión de la concesión de las carreteras otorgadas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes:

“Promotora de Carreteras Ecatepec Pirámides, S. A. de C. V.”, con parte de sus activos escindidos la carretera Ecatepec-Pirámides.”.

El siguiente mapa muestra la ubicación de la autopista:



Los derechos de cobro derivados de la Concesión para la Autopista Pirámides-Ecatepec-Peñón se encuentran afectos a un fideicomiso constituido por PAPSA el 1 de abril de 2011. El Fideicomiso de Administración de la Autopista Pirámides-Ecatepec-Peñón tiene por objeto administrar (i) todos los pagos relacionados con la Concesión para la Autopista Pirámides-Ecatepec-Peñón y (ii) cualesquiera financiamientos obtenidos para efectos de dicha autopista, incluyendo, de manera enunciativa pero no limitativa, los derivados de cualquier operación de burSATilización de la misma, en caso que dichos financiamientos llegaren a existir.

Se encuentran en operación 22.2 km del Tramo Pirámides-Ecatepec que en 2016 y 2016, tuvieron un volumen de Tráfico Promedio Diario que aumentó de 21,213 vehículos diarios a 22,092. A partir del 18 de septiembre de 2015, el subtramo Lechería Texcoco-Acolman de 4.441 km del Tramo Ecatepec-Peñón conocido como Lechería Texcoco-Acolman se encuentra en operación y tuvo un volumen de Tráfico Promedio Diario en 2016 de 11,604 y en 2017 de 13,900. De acuerdo con la información estadística recabada por Omeca, históricamente el Tráfico Promedio Diario que circula por el Tramo Pirámides- Ecatepec y por el subtramo Lechería Texcoco-Acolman ha estado integrado principalmente por automóviles particulares.

Al 31 de diciembre de 2017 se tiene un avance de construcción de 94% de las obras de del Tramo Ecatepec-Peñón.

El Tránsito Promedio Diario de Vehículos (TPDV) de los últimos tres años para la Autopista Ecatepec-Pirámides ha sido para 2015 de 21,860; para 2016, de 21,213 y para 2017, 22,092.

Las obras de construcción del Tramo Pirámides-Ecatepec concluyeron en diciembre de 1991. A mediados de noviembre de 2014 comenzaron los trabajos de construcción de los primeros 4.5 km. Al 31 de diciembre de 2017 se han liberado 12.35 kms del total de 12.6 kms del tramo faltante por construir de Ecatepec-Peñón, lo cual corresponde al 98% de la totalidad del tramo, y se tiene un avance del 94% de construcción del mencionado tramo faltante de Ecatepec-Peñón (12.6 km.).

X. Resumen Ejecutivo

De acuerdo con la presentación del Informe de Labores de la SCT para el periodo 2017-2018, destacan algunos puntos de relevancia que pueden sintetizar en unas cuantas líneas la visión que ha tenido la presente administración en materia de carreteras concesionadas:

“La infraestructura de comunicaciones y transportes es un factor central en el desarrollo económico y social de cada nación, toda vez que 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. Donde se construye una carretera, una vía férrea, se edifica un puerto o se instala una torre de telecomunicaciones se abre la ruta al progreso y a la inclusión social.

En infraestructura carretera se priorizaron los trabajos de construcción y modernización.

Durante estos años el Gobierno de la República, a través de la SCT, ha construido los cimientos que permiten a México avanzar para transformarse en una plataforma logística global, que impulsa la productividad, eleva la competitividad y genera más y mejores empleos.

Ahora, nuestro país cuenta con modernas autopistas y carreteras que contribuyen a reducir tiempos de tras-

lado y costos logísticos, a brindar mayor seguridad al transporte de mercancías y a la movilidad de pasajeros.

Todo el hacer de la SCT, durante la presente Administración, se ha realizado de cara a la ciudadanía, bajo la convicción de que transparentar la operación cotidiana de las dependencias de la Administración Pública Federal, no sólo es un deber sino una necesidad para ser más confiables, eficaces y lograr mejores posibilidades de atraer inversión y, por tanto, generar más empleos.

Durante esta Administración, la SCT ha puesto en operación importantes medidas de acceso a la información pública que permiten a los ciudadanos conocer de manera sencilla y oportuna la información sobre las contrataciones y el ejercicio eficiente del gasto, como lo es la actualización permanente del portal electrónico a través del cual se publica la información de las contrataciones y se transmiten en tiempo real los procesos licitatorios (www.gob.mx/sct). En dichos procesos participan, designados por la Secretaría de la Función Pública, testigos sociales independientes, de alto prestigio y capacidad profesional que certifican que los procedimientos se lleven con estricto apego a los requisitos técnicos y jurídicos.”

XI. Anexos

Anexo EP I	Título de Concesión.
Anexo EP II	Primer Adendum.
Anexo EP III	Segunda Modificación.
Anexo EP IV	Tercera Modificación.
Anexo EP V	Cuarta Modificación.
Anexo EP VI	Quinta Modificación.
Anexo EP 1	Sexta Modificación a Título SCT.
Anexo EP 2	Solicitud de Modificación a Título.
Anexo EP 3	Evidencia para Detonar la Modificación.
Anexo EP 4	Justificación de Proyecto.
Anexo EP 5	Oficio Presupuesto de Obra Ramal de Carga
Anexo EP 6	Oficio Concesionaria Solicitud de Incremento de Tarifas
Anexo EP 7	VoBo. del Estudio de Demanda.
Anexo EP 8	Sensibilidad Tarifaria y VoBo.
Anexo EP 9	Oficio Validación del Análisis del Modelo Financiero.
Anexo EP 10	Oficio de Verificación del Perito (longitud del tramo).
Anexo EP 11	Oficio Cumplimiento de obligaciones técnicas.
Anexo EP 12	Dictamen Legal.
Anexo EP 13	Oficio de Cumplimiento de Obligaciones.
Anexo EP14	Remisión del dictamen de viabilidad a la Unidad de Asuntos Jurídicos para su Visto Bueno.
Anexo EP 15	Dictamen de Consideraciones Generales.
Anexo EP 16	Solicitud de Viabilidad Jurídica.
Anexo EP 17	Viabilidad Jurídica.
Anexo EP 18	Oficio remitiendo oficio Borrador.
Anexo EP 19	Oficio de Propuesta de la Modificación a la Concesionaria.