

# Autopista Amozoc – Perote y Libramiento de Perote

6a. Modificación  
al Título de Concesión

Memoria Documental

# Contenido

|              |  |           |
|--------------|--|-----------|
| <b>I.</b>    | <b>Presentación .....</b>  | <b>3</b>  |
| 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 .....   | 8         |
| <b>II.</b>   | <b>Fundamento Legal de la Memoria Documental .....</b>   | <b>9</b>  |
| II.1.        | Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos .....  | 10        |
| II.2.        | Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública .....   | 11        |
| II.3.        | Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública .....   | 11        |
| II.4.        | Ley Orgánica de la Administración Pública Federal .....  | 12        |
| 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 ..... | 12        |
| 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 .....              | 13        |
| <b>III.</b>  | <b>Antecedentes .....</b>  | <b>14</b> |
| <b>IV.</b>   | <b>Marco Normativo .....</b>   | <b>15</b> |
| 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.....   | 16        |
| IV.5.        | Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes ...   | 16        |
| <b>V.</b>    | <b>Vinculación con Documentos Rectores de la Planeación Nacional....</b>   | <b>17</b> |
| V.1.         | Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018 .....  | 17        |
| V.2.         | Programa Nacional de Infraestructura alineado con las metas del PND ....   | 19        |
| <b>VI.</b>   | <b>Síntesis Ejecutiva .....</b>  | <b>20</b> |
| <b>VII.</b>  | <b>Acciones Realizadas .....</b>   | <b>21</b> |
| VII.1        | Acciones Operativas .....  | 21        |
| <b>VIII.</b> | <b>Seguimiento y Control.....</b>  | <b>27</b> |



|                                  |           |
|----------------------------------|-----------|
| <b>IX. Resultados .....</b>      | <b>28</b> |
| <b>X. Resumen Ejecutivo.....</b> | <b>29</b> |
| <b>XI. Anexos.....</b>           | <b>30</b> |

# 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)<sup>1</sup>.

## Longitud de la Red

| Tipo de Red                                   | Kilómetros     |
|---|----------------|
| Red federal libre de peaje                    | 40,590         |
| Autopistas de cuota <sup>1</sup>              | 10,274         |
| <b>Red de Caminos rurales y alimentadores</b> | <b>347,129</b> |
| Red de caminos rurales                        | 144,533        |
| Red alimentadora estatal                      | 119,151        |
| Red alimentadora SCT                          | 1,263          |
| Brechas                                       | 69,367         |
| Otros   | 12,815         |
| <b>Total</b>                                  | <b>397,993</b> |

/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 kilómetros 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 Fran-

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

cia y ligeramente mayor que la de Italia<sup>2</sup>.

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 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 Segunda Modificación al Título de Concesión de la Autopista Amozoc-Perote.

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 respectiva<sup>3</sup>, 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 expedi-

<sup>2</sup> 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>.

<sup>3</sup> Lineamientos Generales para la regulación de los procesos de entrega-recepción y de rendición de cuentas de la Administración Pública Federal (DOF 24/07/2017).

dos 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 Tercero “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 documentos 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 obliga-

ciones 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

Nombre: Autopista Amozoc – Perote y Libramiento Perote.

## I.2. Descripción

Objetivo General: La concesión de la autopista Amozoc – Perote administrada por la empresa Grupo Autopistas Nacionales, S.A. (GANA), incluye el financiamiento, la construcción, la explotación, la operación, la conservación y el mantenimiento, consta de una longitud troncal de 123 km. y forma parte del corredor carretero del altiplano, misma que tiene incorporada en su trazo, 104.9 km. de carretera tipo A-2, que inicia en el entronque Amozoc III (km. 137+455 de la autopista México- Orizaba y termina en el entronque Perote 3 (km. 100+300 del Libramiento de Perote, Veracruz) la que tiene una vigencia del 2003 al año 2063 y 17.6 km., que corresponden al Libramiento Perote, incluyendo la explotación, la operación, la conservación y el mantenimiento de 17.6 km. de carretera tipo A-4, que inicia en el km. 94+000 de la bifurcación de la carretera federal Acatzingo-Zacatepec-Perote-Xalapa, con una vigencia comprendida del año 2003 al 2043.<sup>4</sup>

<sup>4</sup> [http://www.proyectosmexico.gob.mx/proyecto\\_inversión/095-carretera-amozoc-perote-y-libramiento-de-perote/](http://www.proyectosmexico.gob.mx/proyecto_inversión/095-carretera-amozoc-perote-y-libramiento-de-perote/).

### 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 con 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.

Fechas relevantes desde la suscripción del Título de Concesión hasta la Segunda Modificación:

Firma del contrato (Título de Concesión): 24 de noviembre de 2003.

Solicitud de 1ª. Modificación: 14 de septiembre de 2005 (Modificación a la Cláusula Vigésima Sexta: Estatus de la Concesionaria: Incorporación de un nuevo accionista).

Solicitud de 2ª. Modificación: 20 de mayo de 2016 (Prorroga de 30 años adicionales que expiran en 2063).

### I.5. Ubicación Geográfica

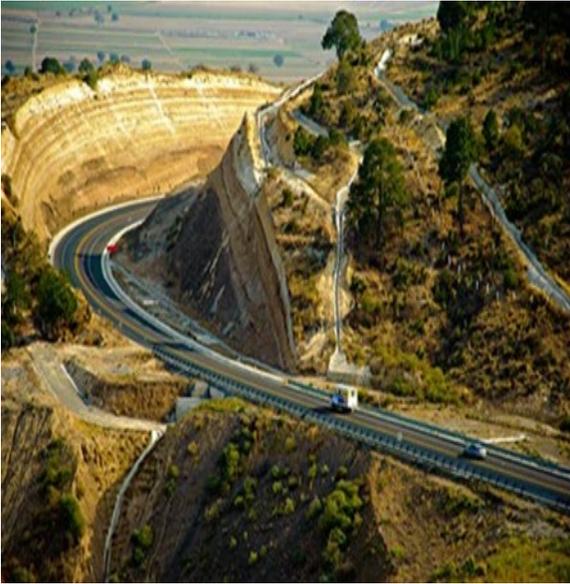
Estados de Puebla y Tlaxcala.

### I.6. Principales Características Técnicas

Forma parte del corredor carretero del altiplano, misma que tiene incorporada en su trazo, 104.9 km de carretera tipo A-2, que inicia en el entronque Amozoc III (km. 137+455 de la Autopista México-Orizaba y termina en el entronque Perote 3 km. 100+300 del Libramiento de Perote, Veracruz.



Con la finalidad de dar una mayor viabilidad financiera a la Concesión que fue concretada el 24 de noviembre de 2003, entre la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) y el Grupo Autopistas Nacionales, S.A. (La Concesionaria), y derivado del análisis realizado a las justificaciones, la SCT procedió a otorgar una Ampliación al plazo de vigencia para la Vía Concesionada de hasta 30 años adicionales y de 20 años adicionales para el Libramiento de Perote.



Autopista Amozoc-Perote. México <sup>5</sup>

Para lo cual se modificaron los Anexos 7.- “Mecanismos para distribuir los ingresos netos residuales de la Vía Concesionada y el Libramiento de Perote, entre la Concesionaría y el FIN-FRA” y 10.- “Bases de Regulación Tarifaria” y además se incluyó el Anexo denominado “Modelo Financiero”, en ese sentido se realizó la Segunda Modificación al Título de Concesión de la Autopista Amozoc-Perote.

### **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 modifica-

ción 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.

<sup>5</sup> <http://www.ohl.es/sala-de-prensa/noticias/2016/junio-2016/160624-autopista-amozoc-perote-recibe-la-autorizacion-para-ampliar-el-plazo-de-la-concesion-e-incrementar-gradualmente-las-tarifas/>

## I.8. Nombre del Titular



Raúl Eduardo Flores Macías  
Director General de Desarrollo  
Carretero.

## 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 cuentas<sup>6</sup>, 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 compro-

misos que pudiesen derivarse de estas acciones de Gobierno.

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 legalidad<sup>7</sup>. 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.

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

<sup>7</sup> 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.

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.

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<sup>8</sup>

**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 correspon-

diente 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 autorizados 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.”.

<sup>8</sup> Publicado en el Diario Oficial de la Federación, el 24 de julio de 2017.

**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**



### III. Antecedentes

La SCT con fecha 24 de noviembre de 2003 celebró con la Concesionaria, el Título de Concesión para construir, operar, explotar, conservar y mantener por un periodo de 30 años, la carretera de altas especificaciones de Jurisdicción Federal de 104.9 Km. de longitud, con origen en el Entronque Amozoc III, ubicado en el Km. 137+455 de la Autopista de Cuotas México - Orizaba y con terminación en el Entronque Perote II, localizado en el Km. 104+975 de la Carretera Federal Amozoc-Perote, en los Estados de Puebla, Tlaxcala y Veracruz (Vía Concesionada); y para operar, explotar, conservar y mantener por un periodo de 20 años, el Libramiento de Perote, con una longitud de 17.581 Km., con origen en el Km. 94+000 de la Carretera Federal Acatzingo-Zacatepec-Perote-Jalapa y terminación en el Km. 111+581 de la misma carretera en el Estado de Veracruz. ([Anexo AP 1](#))

El 14 de septiembre de 2005, la Concesionaria y la SCT llevaron a cabo la Primera Modificación al Título de Concesión, para modificar el tercer párrafo de la Condición Vigésimo Sexta del Título, con el propósito de que la Concesionaria pudiera incorporar nuevos accionistas que con antelación la SCT autorizó. ([Anexo AP 2](#))

La SCT con fecha 20 de mayo de 2016 celebró con la Concesionaria la Segunda Modificación al Título de Concesión de la Autopista Amozoc-Perote, para lo cual se llevaron a cabo diver-

sas acciones, mismas que se describen en párrafos posteriores. ([Anexo AP 3](#))

Con fecha 2 de junio de 2016, el Representante Legal del Grupo Autopistas Nacionales, S.A. hizo entrega al Director General de Desarrollo Carretero de la SCT de la copia certificada de la Escritura 18,049, expedida el 7 de mayo de 2009, en el entonces Distrito Federal, con la que se acreditó los Poderes del C. Juan Luis Osuna Gómez como la persona para firmar las modificaciones al Título de Concesión y sus Anexos. ([Anexo AP 4](#))

## 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 (SCT), 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 son bienes de uso común los que se encuentran sujetos al régimen de dominio público de la Federación, entre ellos: os 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 ejercerá 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 Dependencia 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, y*

*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 modifi-

caciones, 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 Méxi-

co 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<br>ii) Gobierno cercano y moderno<br>iii) Perspectiva de genero |                   |                                 |                 |                                   |

Asi-

mismo, la mencionada estrategia 4.2.5 contempló las siguientes líneas de acción: (i) seguir tres ejes rectores en el desarrollo de infraestructura (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"> <li>1. Desarrollar una infraestructura de transporte y logística multimodal que genere costos competitivos, mejore la seguridad e impulse el desarrollo económico social.</li> <li>2. Contar con servicios logísticos de transporte, eficientes y seguros que incrementen la competitividad y productividad de las actividades económicas.</li> <li>3. Generar condiciones para una movilidad de personas integral, ágil, segura, sustentable e incluyente, que incremente la calidad de vida.</li> </ol> |

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 establecen 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 24 de noviembre de 2003 la SCT otorgó al Grupo Autopistas Nacionales, S.A. el Título de Concesión para construir, operar, explotar, conservar y mantener por un periodo de 30 años, la carretera de altas especificaciones de jurisdicción federal de 104.9 Km. de longitud, con origen en el Entronque Amozoc III, ubicado en el Km. 137+455 de la Autopista de Cuotas México - Orizaba y con terminación en el Entronque Perote II, localizado en el Km. 104+975 de la Carretera Federal Amozoc-Perote, en los Estados de Puebla, Tlaxcala y Veracruz; y para operar, explotar, conservar y mantener por un periodo de 20 años, el Libramiento de Perote, con una longitud de 17.581 Km., con origen en el Km. 94+000 de la Carretera Federal Acatzingo-Zacatepec-Perote-Jalapa y terminación en el Km. 111+581 de la misma carretera en el Estado de Veracruz.

La Concesionaria y la SCT el 14 de septiembre de 2005, llevaron a cabo la

Primera Modificación al Título de Concesión, para cambiar el tercer párrafo de la Condición Vigésimo Sexta del Título, con el propósito de que la CONCESIONARIA pudiera incorporar nuevos accionistas que con antelación la SCT autorizó.

La SCT con fecha 20 de mayo de 2016 celebró con la Concesionaria la Segunda Modificación al Título de Concesión de la Autopista Amozoc-Perote, para cambiar las condiciones del tercer párrafo de la Condición Décima Tercera y la Cuadragésima Tercera.

La concesión del Libramiento de Perote incluye; la explotación, operación, conservación y mantenimiento de 17.6 km de carretera tipo A-4, que inicia en el km 94+000 de la bifurcación de la carretera federal Acatzingo-Zacatepec-Perote-Xalapa. Su vigencia comprende del año 2003 al año 2043.

## VII. Acciones Realizadas

### VII.1. Acciones Operativas

En la Licitación Pública número SCT-SI-UAC-CONCES/CAR-01/03, la Concesionaria presentó la propuesta económica por 1,798.4 millones de pesos, en la que el Capital de Riesgo fue de 625.6 millones de pesos conforme al Título de Concesión.

Conforme a las atribuciones que le conferían las Leyes Orgánica de la Administración Pública Federal y Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, el Reglamento Interior de la SCT, así como lo establecido en la condición Décima del Título de Concesión, el Subsecretario de Infraestructura de la SCT, autorizó a la Concesionaria mediante los oficios 3.-601; 3.-1008, 3.-547 y 3.-524 de fechas 30 de septiembre de 20015, 22 de noviembre de 2006, 29 de junio de 2007 y 10 de junio de 2008, respectivamente, la Primera, Segunda y Tercera Modificación al Programa de Construcción y al Programa de Desembolso previsto en la Concesión. [\(Anexos AP 5\)](#)

El 5 de abril de 2010, mediante el oficio número 3.4.0492, la Dirección General de Desarrollo Carretero de la SCT, notificó al Representante Legal de la CONCESIONARIA, que se reconocía como Capital de Riesgo aportado el monto de \$894,690,793.71, de los cuales \$647,983,741.72 correspondían a la Obra Original y \$246,707,051.99

para la construcción de las Obras Complementarias del Túnel Falso y el Abatimiento de Taludes. [\(Anexos AP 6\)](#)

Los Representantes Legales de la Concesionaria mediante escrito libre de fecha 7 de octubre de 2010, solicitaron al Director Adjunto de Seguimiento de Concesiones de Autopistas adscrito a la Dirección General de Desarrollo Carretero de la SCT, la aprobación del procedimiento para la valoración en Unidades de Inversión (UDI's) del Capital de Riesgo y la aplicación de la Tasa Interna de Retorno (TIR) de la propuesta y del Procedimiento para la Recuperación del Capital de Riesgo y su Rendimiento. [\(Anexos AP 7\)](#)

Con oficio número SOTS/152000/119/2010 de fecha 3 de noviembre de 2010, el Subdirector de Operación Técnica y Seguimiento de Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos (BANOBRAS) en su carácter de Fiduciario del Fideicomiso del Fondo Nacional de Infraestructura (antes FIN-FRA), informó al Director General Adjunto de Seguimiento de Concesiones de Autopistas de la SCT, que a juicio de esa Institución Fiduciaria las actividades descritas en los procedimientos antes citados, no eran contrarias a las previsiones contenidas en el Título de Concesión, en el Convenio de Aportaciones y en el Contrato de Fideicomiso

por lo que no tuvo inconveniente respecto a su aplicación en los términos presentados, en el entendido que deberá ser en todo caso la SCT quien debía resolver la solicitud planteada por la Concesionaria. ([Anexos AP 8](#))

Por lo que mediante oficio número 3.4.105.665 de fecha 22 de noviembre de 2010, el Director General Adjunto de Seguimiento de Concesiones de Autopistas en ausencia del Director General de Desarrollo Carretero ambos de la SCT, notificó al Representante Legal de la Concesionaria, la aprobación de los procedimientos (Anexos AP 9) que fueron propuestos por su representada, que *“...no se contraponen a las establecidas en el Título de Concesión y en los documentos accesorios que forman parte de él, por lo que no se tiene inconveniente en que se apliquen en los términos propuestos para:*

- *La valoración en UDI's de Capital de Riesgo y la aplicación de la TIR de la propuesta.*
- *La recuperación de Capital de Riesgo y su Rendimiento.”*

El 3 de octubre de 2011 con oficio número 3.4.1641, el Director General de Desarrollo Carretero de la SCT, informó al Representante Legal de la CONCESIONARIA que se consideraron precedentes y que cumplieron con lo establecido en el Título de Concesión, como Capital de Riesgo aportado por su representada al Fideicomiso de Administración de la misma, el cual ascendió a un total de \$51.3 millones para la construcción del proyecto Autopista Amozoc-Perote. ([Anexos AP 10](#))

Con fecha 27 de marzo de 2012 mediante oficio 3.4.0357, el Director General de Desarrollo Carretero de la SCT, le confirmó al Representante Legal de la CONCESIONARIA, que su representada acreditó que los gastos realizados por conceptos de seguros y fianzas fueron pagados con Capital de Riesgo durante el proceso de construcción de la Autopista Amozoc-Perote, mismos que autorizó y reconoció el Comité Técnico del Fideicomiso de la Administración de la Concesión los cuales ascendieron a un importe de \$14,972,726.09. ([Anexos AP 11](#))

Mediante el oficio 3.4.0251 de fecha 23 de febrero de 2016, la SCT a través de la Dirección General de Desarrollo Carretero comunicó al Director General de la CONCESIONARIA, que conforme al análisis realizado por la dependencia a través de la Coordinación de Aprovechamiento de Activos al 31 de diciembre de 2015, consideró viable el Capital de Riesgo adicional invertido por esa empresa a su cargo en la construcción de la Autopista Amozoc-Perote ascendió a \$1,442.9 millones de pesos, lo anterior, con base en el monto actualizado y valorizado por la empresa Grupo Promotor Aries, S.A. de C.V. ([Anexos AP 12](#))

Los Representantes Legales de la CONCESIONARIA, mediante el escrito fechado el 28 de mayo de 2013, solicitaron al Subsecretario de Infraestructura de la SCT, que se iniciaron las negociaciones para la restitución del equilibrio económico de la Concesión a las condiciones originalmente previstas derivado del desfase de la fecha de inicio de operaciones, así como del Capital de Riesgo adicional aportado por las Obras Complementarias. A fin

de incluir en la Modificación al Título de la Concesión, la base tarifaria, el plazo de la concesión y adicionar las condiciones para los efectos legales y contractuales que regulen, precisen y amparen las acciones acordadas de la citada restitución del equilibrio económico del proyecto. ([Anexos AP 13](#))

La SCT a través del oficio número 3.4.01191 de fecha 29 de julio de 2013, comunicó a los Representantes Legales de la Concesionaria, que se tenía por presentado el escrito referido en el párrafo anterior, los 32 anexos que contienen la documentación legal, técnica y financiera que les fue requerida la SCT, y se consideró procedente para dar inicio a las negociaciones entre la dependencia y la Concesionaria tendientes a restituir el equilibrio económico de la Concesión a las condiciones originalmente previstas, en virtud de los recursos adicionales por concepto de Capital de Riesgo aportados por la Concesionaria para la construcción de las Obras Complementarias para el Túnel Falso y Abatimiento de Taludes de los Tramos II y III; por lo que la dependencia analizó las alternativas y mecanismos financieros que se citan a continuación: ([Anexos AP 14](#))

- Estudio y Ratificación de Elasticidad de la Autopista Amozoc-Perote.
- Dictámenes Financiero y de Aforos elaborados por la empresa TRANSCONSULT, S.A. de C.V.

El Director General Adjunto de Seguimiento de Concesiones de Autopistas y el Director de Seguimiento de Títulos de Concesión, ambos servidores públicos de la SCT, remitieron el oficio número 3.4.105.-016 del 22 de enero de 2016, en el que describen el análisis

de la información y documentación proporcionada por la Concesionaria para dar inicio a las negociaciones tendientes a restituir el equilibrio económico de la Concesión a las condiciones originalmente previstas derivadas del desfaseamiento de la fecha de inicio de operaciones y del Capital de Riesgo adicional aportado, e informarles que se dio cabal cumplimiento a las obligaciones y condiciones estipuladas en el instrumento legal. ([Anexos AP 15](#))

El Director General Adjunto de Seguimiento de Concesiones de Autopistas, informó al Director General de Desarrollo Carretero, ambos de la SCT, mediante el oficio 3.4.2.-154 de fecha 16 de mayo de 2016, que en alcance al similar 3.4.105.-016, en el que la CONCESIONARIA presentó los argumentos que demostraron el cumplimiento de los aspectos financieros a su cargo, se consideró que dio cumplimiento a las obligaciones y condiciones estipuladas en el instrumento legal, por lo que resultó procedente “se *continuará con los trámites administrativos que resulten conducentes.*”. ([Anexos AP 16](#))

El Director General Adjunto de Seguimiento de Concesiones de Autopistas mediante el oficio 3.4.2.-154 BIS de fecha 16 de mayo de 2016, remitió al Director General de Desarrollo Carretero de la SCT, el Dictamen con relación a la Viabilidad Técnica, Financiera, Legal y Administrativa para la realización de la Segunda Modificación al Título de Concesión de la carretera Amozoc-Perote. ([Anexos AP 17](#))

El Director General Adjunto de Seguimiento de Concesiones de Autopistas a través del oficio 3.4.2.-059 de fecha

29 de abril de 2016, le solicitó a su similar de Supervisión Física de Autopistas ambos de la SCT, que le proporcionara los elementos suficientes para llevar a cabo la autorización de la solicitud para dar inicio a la negociación tendiente a restituir el equilibrio económico de la Concesionaria, así como el comportamiento de la evaluación del estado físico y el cumplimiento de obligaciones técnicas establecidas en el Título de Concesión. ([Anexos AP 18](#))

El Director General Adjunto de Supervisión Física de Autopistas, con el oficio 3.4.3.-1065 de fecha 13 de mayo de abril de 2016, le comunicó al Director General Adjunto de Seguimiento de Concesiones de Autopistas ambos de la SCT, que de acuerdo con las atribuciones que le confiere a esa Dirección se pudo constatar que la Concesionaria, dio cumplimiento con la entrega de programas anuales de conservación y mantenimiento, avances de las actividades programadas para su conservación, atención a las deficiencias observadas durante los recorridos de inspección por parte de la Secretaría; así como, la atención de actividades o trabajos, de acuerdo con lo observado con el proceso de evaluaciones para obtención de la calificación del estado físico de un camino.

El Director General Adjunto de Supervisión Física de Autopistas de la SCT, con el oficio 3.4.3.-540 de fecha 7 de abril de 2016, le comunicó al representante legal de la Concesionaria, que derivado del resultado de las evaluaciones del estado físico realizadas por la dependencia, y de las calificaciones obtenidas por la SCT en el primero y segundo semestre de 2015 a la Autopista Amozoc-Perote, se observó que

en el segundo semestre 8 secciones de ésta, resultaron con calificaciones inferiores a 400 puntos y por lo que se refiere a la superficie de rodamiento, 4 secciones resultaron con valor por debajo a 3 del índice de servicio actual.

Por lo que respecta al Índice de Rugosidad Internacional (IRI) y la obtenida de la Profundidad de Roderas (PR), realizadas en el mismo año, estas presentaron valores superiores a los máximos aceptables en la normatividad aplicable.

Derivado de lo anterior y dadas las condiciones del estado físico antes descritas, y siendo obligación de la Concesionaria, el conservar y mantener la autopista en condiciones que permitan un tránsito fluido, cómodo y seguro a los usuarios, la SCT le instruyó llevar a cabo acciones urgentes para mantener la vía en óptimas condiciones. ([Anexo AP 19](#))

El Director General de Desarrollo Carretero mediante el oficio número 3.4.0382 fechado el 20 de mayo de 2016, remitió al Titular de la Unidad de Asuntos Jurídicos ambos de la SCT, el Dictamen Técnico Financiero, con la finalidad de dar viabilidad financiera a la Concesión y como resultado del análisis al soporte documental y la información recibida por la A, se concluyó que era viable la ampliación del periodo de vigencia, así como la Segunda Modificación al Título de Concesión, para que determinará la viabilidad jurídica y continuar con el trámite para la firma correspondiente. ([Anexo AP 20](#))

El Director General Adjunto Normativo de la Unidad de Asuntos Jurídicos, con el oficio 102.202.-007387 del 31 de mayo de 2016, le envió al Director Ge-

neral de Desarrollo Carretero ambos de la SCT, el Dictamen Jurídico de la Segunda Modificación al Título de Concesión y regreso el original del Dictamen Técnico con sus anexos, con la finalidad de que se continuara con los trámites respectivos, para llevar a cabo la formalización de dicha modificación. ([Anexo AP 21](#))

El Subsecretario de Infraestructura recibió de la Dirección General Adjunta Normativa ambos de la SCT, el oficio 1.2.-007836 de fecha 8 de junio de 2016 con la devolución de cinco tantos en original de la Segunda Modificación del Título de Concesión rubricados por el área normativa a fin de que se continuara con el trámite para su formalización. ([Anexo AP 22](#))

La Dirección General Adjunta de Seguimiento de Concesiones de Autopistas de la SCT mediante el oficio 3.4.2.-196 de fecha 22 de junio de 2016, envió al Apoderado Legal de la Concesionaria, un ejemplar en original de la Segunda Modificación al Título de la Concesión con fecha 20 de mayo de 2016, debidamente firmado por el Titular de la SCT el cual fue otorgado el 24 de noviembre de 2003 a favor de Grupo Autopistas Nacionales, S.A., y los Anexos que se enlistan a continuación: ([Anexo AP 23](#))

- *Anexo A “Modificación al Anexo 7 del Título de Concesión otorgado a Grupo Autopistas Nacionales, S.A., con fecha 24 de noviembre de 2003”, referente al “Mecanismo para distribuir los ingresos netos residuales entre LA Concesionaria, y el FINFRA (FONADIN).”*
- *Anexo B “Modificación al Anexo 10 del Título de Concesión otorgado a*

*Grupo Autopistas Nacionales, S.A., con fecha 24 de noviembre de 2003”, referente a las Bases de Regulación Tarifaria Autopista Amozoc-Perote y Libramiento de Perote.”*

- *Anexo “Programa Financiero” del mismo Título de Concesión, (este último firmado por el Subsecretario de Infraestructura de la SCT).*

El Director de Asuntos Jurídicos y Legales de la SCT mediante el oficio 3.4.0.0.1.-77 BIS fechado el 18 de mayo de 2016, comunicó al Director General Adjunto de Seguimiento de Concesiones de Autopistas también de la SCT que a fin de dar viabilidad jurídica a la necesidad de otorgar una prórroga para restituir las condiciones económicas originales de la Concesión, su Dirección consideró que derivado del análisis a la información y documentación, ésta cumplió con los requisitos legales establecidos en la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal en particular a los ordenado en el artículo 6, y toda vez que los derechos y obligaciones de la Concesionaria, se encontraban vigentes, se estaba en aptitud para que se modificara el Título de Concesión y se otorgara la prórroga que en derecho corresponde al plazo originalmente otorgado. ([Anexo AP 24](#))

Finalmente, se evidencia la documental que acredita la solicitud realizada por la Concesionaria, a la SCT para llevar a cabo la Segunda Modificación al Título de Concesión de la Autopista Amozoc-Perote y el otorgamiento de la misma:

- El 28 de mayo de 2013, los representantes legales de la Concesionaria, solicitaron a la SCT, que se ini-

- ciaron las negociaciones para la restitución del equilibrio económico de la Concesión a las condiciones originalmente previstas derivado del desfase de la fecha de inicio de operaciones, así como del Capital de Riesgo adicional aportado por las Obras Complementarias. [\(Anexos AP 13\)](#)
- Volante número E2140013-891-1 de fecha 28 de mayo de 2013, turnado al Director General Adjunto de la Seguimiento de Concesiones de Autopistas de la SCT, remitido por el representante legal de OHL.
  - Comunicado número DGALT180/16 de fecha 13 de junio de 2016, emitido por la Directora General Adjunta Legal y de Transparencia, mediante el cual envió al Director General de Desarrollo Carretero los originales de un tanto de la Segunda Modificación al Título de Concesión y los Anexos A, B y el Programa Financiero, debidamente formalizados por el Titular de la dependencia del Ejecutivo Federal y del Representante Legal de la Concesionaria.
  - La Dirección General Adjunta de Seguimiento de Concesiones de Autopistas de la SCT mediante el oficio 3.4.2.-196 de fecha 22 de junio de 2016, envió al Apoderado Legal de la Concesionaria, un original y anexos de la Segunda Modificación al Título de la Concesión con fecha 20 de mayo de 2016, el cual fue otorgado el 24 de noviembre de 2003 por conducto de la SCT a favor de Grupo Autopistas Nacionales, S.A., debidamente firmado por el Titular de la SCT. [\(Anexos AP 23\)](#)
  - Comunicado número DGALT193/16 de fecha 22 de junio de 2016 emitido por la Directora General Adjunta Legal y de Transparencia, para enviar al Director General Adjunto del Seguimiento de Concesiones de Autopistas de la Dirección General de Desarrollo Carretero un tanto de la Segunda Modificación al Título de Concesión, los originales de los Anexos A, B y el Programa Financiero, debidamente formalizados por el Titular de la SCT y el Representante Legal de la Concesionaria. [\(Anexos AP 25\)](#)

## VIII. Seguimiento y Control

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

## IX. Resultados

La Autopista Amozoc-Perote sirve como la ruta más corta y segura entre la Ciudad de México y la región central del país con el Puerto de Veracruz en el Golfo de México, punto de salida y llegada de las mercancías en el intercambio comercial con Europa y puerto estratégico en el desarrollo de corredores para el comercio marítimo con Norteamérica.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes autorizó elevar la tarifa de peaje que los conductores deben pagar para usar la Autopista Amozoc-Perote, que va de Puebla a Veracruz.

En un comunicado, la operadora de infraestructura informó que elevará de forma escalonada, durante los próximos seis años, las tarifas que cobrará en la vía que se le concesionó en 2003. Sin embargo, no reveló en qué porcentaje la aumentará.

Adicionalmente, la dependencia aceptó ampliar el plazo de vigencia del contrato. Inicialmente era de 30 años, aunque no se especificó en cuántos más se extendería.

Con su construcción se genera un impacto en el desarrollo económico re-

gional, al incrementar el intercambio de bienes y servicios, tanto a nivel local como nacional. Asimismo, brinda al usuario un ahorro de 44 minutos en tiempo de traslado, seguridad y confort, beneficiando directamente a una población aproximada de 263 373 habitantes.

La concesión de la autopista Puebla Perote incluye; el financiamiento, construcción, explotación, operación, conservación y mantenimiento de 104.9 km. de carretera tipo A-2, que inicia en el Entronque Amozoc III (km. 137+455 autopista México- Orizaba) y termina en el Entronque Perote 3 (km. 100+300 del Libramiento de Perote, Veracruz). Su vigencia comprende del año 2003 al año 2063.

La concesión del Libramiento de Perote incluye: la explotación, operación, conservación y mantenimiento de 17.6 km. de carretera tipo A-4, que inicia en el km. 94+000 de la bifurcación de la carretera federal Acatzingo-Zacatepec-Perote-Xalapa. Su vigencia comprende del año 2003 al año 2043.

## 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 traslado y costos logísticos, a brindar ma-*

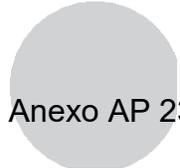
*yor seguridad al transporte de mercancías y a la movilidad de pasajeros.*

*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](http://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 AP 1 Título Original Concesión.
- Anexo AP 2 Primera Modificación al Título.
- Anexo AP 3 Segunda Modificación al Título.
- Anexo AP 4 Oficio 02-06-2016 Poder Notarial.
- Anexo AP 5 Autorización a Primera, Segunda y Tercera Modificación al Programa de Desarrollo de Construcción y Desembolsos.
- Anexo AP 6 Oficio 3.4.0492 Reconocimiento de Inversión.
- Anexo AP 7 Oficio de Concesionaria solicitud para la valorización de Capital de Riesgo.
- Anexo AP 8 Oficio SOTS/15200/0119/2010.
- Anexo AP 9 Oficio 3.4.105.665 Autorización de Procedimientos.
- Anexo AP 10 Oficio 3.4.1641 Costos y Gastos.
- Anexo AP 11 Oficio 3.4.0357 Autorización de Costos y Gastos.
- Anexo AP 12 Oficio 3.4.0251 Determinación de la necesidad de otorgar prórroga a la vigencia de la concesión.
- Anexo AP 13 Oficio de la Concesionaria en atención al Oficio DGDC SCT No. 3.4-000772, sobre el equilibrio de la Concesión.
- Anexo AP 14 Oficio 3.4.1191 Autorización de Negociación de Recursos Adicionales de Capital de Riesgo.
- Anexo AP 15 Oficio 3.4.105.016 Cumplimiento y Obligaciones.
- Anexo AP 16 Oficio 3.4.2.154 Dictamen Original.
- Anexo AP 17 Oficio 3.4.2.154 bis, Dictamen a la Segunda Modificación del Título.
- Anexo AP 18 Oficio 3.4.2.059 Solicitud de Cumplimiento.
- Anexo AP 19 Oficio 3.4.3-1065 y 540 Respuesta de Cumplimiento.
- Anexo AP 20 Oficio 23.4.0382 Solicitud de Dictamen.
- Anexo AP 21 Oficio 1022.02.007387 Dictamen.
- Anexo AP 22 Oficio 1.2.007836 Devolución de tantos rubricados por el Titular de Unidades de Asuntos Jurídicos.

- 
- Anexo AP 23 Oficio 3.4.2.196. Remisión de un ejemplar original por parte de la Dirección General Adjunta de Seguimiento de Concesiones de Autopistas.
- Anexo AP 24 Dictamen Asuntos Jurídicos Oficio 3.4.0.0.1.77BIS.
- Anexo AP 25 Evidencia para Detonar Modificación DGASCA.