

Autopista Peñón - Texcoco

5a 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 | 11 |
| 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 | 12 |
| 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..... | 16 |
| 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 | 21 |
| VII. Acciones Realizadas | 23 |
| VII.1. Acciones Operativas | 23 |
| VIII. Seguimiento y Control | 27 |
| IX. Resultados | 28 |



| | |
|----------------------------------|-----------|
| X. Resumen Ejecutivo..... | 31 |
| XI. Anexos..... | 32 |

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 kilómetros de autopistas de cuota, esta

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

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 Quinta Modificación al Título de Concesión de la Autopista Peñón-Texcoco.

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 conceptualización y ejecución de la concesión para la rehabilitación del cuerpo existente, la construcción de los faltantes y la explotación y conservación de la carretera Peñón-Texcoco en el territorio del Estado de México.

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 resulta-

dos 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 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

Quinta Modificación al Título de Concesión de la Autopista Peñón-Texcoco.

I.2 Descripción

Construcción de un tercer carril de la carretera objeto de la concesión en ambos sentidos; vialidades libres de peaje necesarias para la interconexión con el Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México y/o la Ciudad Aeropuerto dentro del derecho de vía de la concesión existente. Las vialidades libres de pago de peaje no tendrán el mismo origen destino de la autopista origen de la concesión, sino que únicamente se utilizarán para acceder desde el origen del que partan al Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México y/o la Ciudad Aeropuerto.

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 del 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

Estado de México.

Municipios de Texcoco de Mora y Nezahualcóyotl.

I.6. Principales Características Técnicas

La autopista Peñón - Texcoco está compuesta por una troncal de 16.5 km., es una vialidad de altas especificaciones que se encuentra ubicada en el Oriente del Valle de México; inicia en el kilómetro 0+320 (cruce con el periférico) del circuito metropolitano y termina en el kilómetro 16+380 con el

entronque Texcoco, en la Ciudad de Texcoco, en el Estado de México.



Cuenta con dos cuerpos de dos carriles cada uno, con un ancho promedio por carril de 3.50 metros, con un acotamiento exterior de 2.40 metros de ancho y un Interior de 0.80 metros; ambos sentidos están separados por un camellón central. El derecho de vía en ambos lados de la autopista está perfectamente delimitado con un cercado de malla ciclónica.

En el trayecto de la autopista, se tienen 8 puentes vehiculares y 2 puentes peatonales.

Cuenta con dos casetas principales y una caseta auxiliar para el cobro de peaje: la caseta de cobro Peñón, ubicada en el km. 0+860, en el cuerpo derecho, la caseta de cobro Texcoco, ubicada en el km. 14+480 en el cuerpo izquierdo y la caseta auxiliar ubicada en el entronque con el Sistema Carretero Oriente (Circuito Exterior Mexiquense) a la altura del km. 4+150 en el cuerpo derecho.

En la autopista existen 3 entronques, el Texcoco, que comunica con la autopista Lechería - Los Reyes, el Peñón

I que la comunica con el Periférico Oriente y el Peñón II, con el Sistema Carretero Oriente (Circuito Exterior Mexiquense).

La autopista representa un ahorro en tiempo de hasta 90 minutos aproximadamente con respecto a la Vía Libre.

Esta autopista fue concesionada al Gobierno Constitucional del Estado de México, en el año 1993, para la rehabilitación del cuerpo existente, la construcción de los faltantes y la explotación y conservación. Los términos de dicha concesión, han sido renegociados en varias ocasiones, la Quinta Modificación, otorgada el 20 de enero de 2015, se realizó de conformidad con lo establecido en los postulados del Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018, de generar un crecimiento económico sostenible e incluyente que esté basado en un desarrollo integral y equilibrado.

La construcción del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (NAICM), demanda obras de infraestructura que lo comuniquen con la Ciudad de México y con las zonas urbanas aledañas, por lo cual, esta Modificación contempla la construcción de un tercer carril en ambos sentidos de la autopista objeto de la concesión, vialidades necesarias para la interconexión, que deben ser libres de peaje.

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

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 cuentas⁴, 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.

⁴ 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 legalidad⁵. 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.

⁵ 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 Federal⁶

Artículo 27. “Las dependencias y entidades, ... deberán elaborar libros blancos o memorias documentales, cuando consideren resaltar acciones de los programas, proyectos, políti-

cas 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 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.”.

⁶ 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

Con fecha el 26 de marzo de 1993, el Gobierno Federal por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), otorgó en favor del Gobierno del Estado de México, (en adelante la Concesionaria), la concesión para la rehabilitación del cuerpo existente, la construcción de los faltantes y la explotación y conservación de la carretera Peñón - Texcoco con una longitud de 15.6 kilómetros en el territorio del Estado de México, además de incluir las obras relativas a las vialidades libres de peaje necesarias para la interconexión con el Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (NAICM) y/o a la Ciudad Aeropuerto exclusivamente dentro del derecho de vía de la presente concesión. ([Anexo PT-I](#))

El 28 de noviembre de 2003, con fundamento en la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, la SCT modificó el Título de Concesión para, entre otros, ampliar el plazo de la concesión a 30 años contados a partir del 26 de marzo de 1993, a efecto de permitir la recuperación de la inversión total efectuada, con el rendimiento correspondiente, mediante el pago total de los compromisos financieros derivados del cumplimiento de las obligaciones establecidas en la concesión; y reformar el rubro concesión y las condiciones primera, décima primera, décima tercera, décima octava, vigésima primera, vigésima segunda, vigésima cuarta, vigésima novena, trigésima se-

gunda y trigésima tercera. ([Anexo PT-II](#))

Con fecha 30 de junio de 2011, la SCT otorgó a la Concesionaria la Segunda Modificación al Título de Concesión, reformando el rubro CONCESIÓN y las condiciones décima primera, décima segunda y vigésima cuarta, a efecto de que entre otros, conceder la prórroga por 20 (veinte) años adicionales, o por el plazo necesario, sin exceder el término máximo previsto en la Ley, para que la Concesionaria recupere, junto con el rendimiento correspondiente, las inversiones realizadas con cargo a la concesión y en cumplimiento a sus obligaciones; además de quedar obligada a construir dos carriles adicionales en la carretera concesionada, uno por cada sentido cuando el tránsito promedio diario anual que se registre durante un periodo de 12 meses consecutivos sea superior a 42,000 vehículos; y en caso de generar recursos adicionales cumpla con los compromisos adquiridos con terceros y para la recuperación de la totalidad de la inversión, incluyendo la realizada para rehabilitar el primer cuerpo y construir el segundo cuerpo de la carretera; así como, el tercer carril en ambos sentidos, o cualquier otra que se efectuó con cargo a la concesión, más el rendimiento correspondiente; "la Concesionaria (i) construirá las obras de mejoras de la carretera concesionada o de interconexión de la misma con otras y se encargará de su

mantenimiento y/o (ii) convendrá con la SCT la realización de obras en el Estado de México que coadyuven a cumplir el programa de obras de carreteras federales”. ([Anexo PT-III](#))

El 28 de septiembre de 2012, la SCT llevó a cabo la Tercera Modificación del Título de Concesión celebrado con el Gobierno del Estado de México, en el que estableció nuevas Bases de Regulación Tarifaria que se integraron en el Anexo 8 de dicho documento, contenida en la Condición Vigésima Cuarta, con las cuales la Concesionaria se obliga a llevar a cabo la explotación de la concesión, se sustituyó además el Anexo 6 relacionado con el Programa Financiero de la Concesión. ([Anexo PT-IV](#))

El 17 de junio de 2013, la SCT modificó por cuarta ocasión el Título de Concesión que tiene celebrado con el Gobierno del Estado de México, en el que se estableció, entre otros, que en términos de lo dispuesto en el artículo 6° de la Ley de Caminos, Puentes y Auto-transporte Federal, el plazo de vigencia de la concesión, incluyendo su prórroga, vence el 26 de marzo de 2053, así como para que la Concesionaria recupere con su rendimiento correspondiente, las inversiones que se establecieron y permita que las obras que realice con recursos adicionales generados y convenidos, se ejecuten en infraestructura carretera, modificando el segundo párrafo del rubro CONCESIÓN, las Condiciones décima primera y trigésima segunda. ([Anexo PT-V](#))

Con fecha 20 de enero de 2015, la SCT celebró con la Concesionaria la quinta modificación al Título de Con-

cesión de la Autopista Peñón-Texcoco, para lo cual llevó a cabo diversas acciones, mismas que se describen en párrafos posteriores, por ser esta Modificación el tema que motivó la elaboración de la presente Memoria Documental. ([Anexo PT-1](#))

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 son bienes de uso común los que se encuentran sujetos al régimen de dominio público de la Federación, entre ellos: los caminos, carreteras, puentes y vías férreas que constituyen vías generales de comunicación, con sus servicios auxiliares; además de facultar a la Dependencia para otorgar concesiones y 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 medios de transporte que operen 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; 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 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 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, articular-

do 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 Prospero | 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 pro-

gramas 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

La SCT ha otorgado a la Concesionaria, 5 modificaciones al Título de Concesión de 1993 para la rehabilitación del cuerpo existente, la construcción

de los faltantes y la explotación y conservación de la carretera Peñón- Texcoco con una longitud de 15.6 km.

| | |
|------------------------------|---|
| Primera Modificación. (2003) | Ampliación del plazo a 30 años. |
| Segunda Modificación (2011) | Construir, operar, explotar, conservar y mantener el tramo carretero adicional de Atlacomulco-Piedras Negras, Estado de México de 26 km. de longitud. |
| Tercera Modificación (2012) | Incremento en las tarifas de la carretera concesionada para restablecer su viabilidad. |
| Cuarta Modificación (2013) | Prórroga por una vigencia adicional hasta de 30 años o el plazo que sea necesario. |
| Quinta Modificación: (2015) | Construcción de un tercer carril en ambos sentidos de la carretera objeto de la concesión; vialidades libres de peaje necesarias para la interconexión con el Nuevo Aeropuerto de la Ciudad de México y/o la Ciudad Aeropuerto, dentro del derecho de vía de la concesión existente. Las vialidades libres de pago de peaje no tendrán el mismo origen destino de la autopista origen de la concesión, sino que únicamente se utilizarán para acceder desde el origen del que partan al Nuevo Aeropuerto de la Ciudad de México y/o la Ciudad Aeropuerto. |

Derivado de la construcción del NAICM, se llevarán a cabo obras de infraestructura carretera, por lo que la Concesionaria ha considerado que las vialidades que se construyan como acceso a dichas obras podrían eventualmente tener un impacto negativo en los ingresos de la propia concesión. En este sentido, el Gobierno del Esta-

do de México, mediante el oficio número 211DI0000/929/2014 de fecha 1 de octubre de 2014, solicitó a la SCT autorización para llevar a cabo la Quinta Modificación al Título de Concesión a fin de prever que de conformidad a lo establecido en la condición Décima Primera del Título de Concesión, que entre las inversiones en obras que

realice dentro del derecho de vía, se incluyan los proyectos de infraestructura carretera para la intercomunicación con el NAICM, con el objeto de que la Concesionaria pueda recuperar dichas inversiones, más su rendimiento correspondiente con los flujos que se generen.

La SCT mediante el oficio número 3.4.-920 del 6 de octubre de 2014, dio respuesta a la solicitud de la Concesionaria mencionada en el párrafo anterior, informando que a esa fecha no contaba con un proyecto respecto de las posibles obras carreteras de interconexión que se llevarían a cabo derivadas de la construcción del NAICM.

La Concesionaria reiteró a la SCT, mediante oficio 211DI0000/997/2014 ([Anexo PT-2](#)), la solicitud para que se autorice llevar a cabo la Quinta Modifi-

cación al Título de Concesión, que ante la inminente necesidad de construir vialidades que permitan el acceso al NAICM, y en caso de que así lo determine la SCT, estaría dispuesta a realizar la construcción de las citadas vialidades que se localicen dentro del derecho de vía de la concesión y con cargo a los recursos que la misma genere; con la petición de que si dichas vialidades son libres de pago de peaje, las mismas no tengan el mismo origen destino de la concesión, ya que esto afectaría sus ingresos y la recuperación de sus inversiones.

La SCT procedió a realizar los análisis de la viabilidad técnica, económica, financiera y legal, y el 20 de enero de 2015, la SCT celebró con la Concesionaria la Quinta Modificación al Título de Concesión.



VII. Acciones Realizadas

VII.1. Acciones Operativas

Con fundamento en los Artículos 2° fracción I, 14, 18, 26 y 36 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 1°, 2° fracción I, inciso c), 5° fracciones I, III y 30 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal; y 1°, 4° y 5° fracción XI, del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, la SCT otorgó a la Concesionaria la Quinta Modificación al Título de Concesión, llevando a cabo las siguientes acciones:

La Dirección General de Desarrollo Carretero mediante el volante de turno número E2140015-191-1 ([Anexo PT-3](#)), remitió a la Directora de Asuntos Jurídicos y Legales, ambos de la SCT, para la atención que proceda, el oficio número 211DI0000/929/2014 fechado el 1 de octubre de 2014, emitido por la Concesionaria mediante el cual ésta solicita a la SCT llevar a cabo la Quinta Modificación al Título de Concesión otorgado por el Gobierno Federal a favor del Gobierno del Estado de México el 26 de marzo de 1993.

El Director General Adjunto de Seguimiento de Concesiones de Autopistas, adscrito a la Dirección General de Desarrollo Carretero, remitió el Memorandum número 537 del 3 de noviembre de 2014, al Director General Adjunto de Supervisión Física de Autopistas, ambos de la SCT, en el que le adjuntó

fotocopia de la solicitud presentada por la Concesionaria, y le solicitó analizar y validar la información y emitiera su opinión en lo correspondiente a las obligaciones técnicas de la Concesionaria de acuerdo a lo establecido en el Título de Concesión. ([Anexo PT-4](#))

El Director General Adjunto de Seguimiento de Concesiones de Autopistas, mediante el Memorandum número 543 del 3 de noviembre de 2014, solicitó al Director General Adjunto de Formulación de Proyectos de la SCT, que con relación a los oficios números 211DI0000/929/2014 y 211DI0000/997/2014 recibidos en la Dirección General de Desarrollo Carretero los días 1 y 20 de octubre del mismo año, y con la finalidad de que contara con elementos suficientes para analizar la solicitud en cuestión, le solicitó revisar el estudio de demanda del sistema carretero conformado por las autopistas Peñón – Texcoco y Ecatepec – Pirámides.

En la misma fecha antes citada el Director General Adjunto de Seguimiento de Concesiones de Autopistas, le comunicó a la Directora de Asuntos Jurídicos y Legales, ambos de la SCT, mediante el Memorandum número 549, que con el oficio número 211DI0000/929/2014 la Concesionaria solicitó a la SCT la autorización para llevar a cabo la Quinta Modificación al Título de Concesión, mismo que se encontraba en proceso, para lo cual le

requirió la opinión jurídica debidamente fundada y motivada respecto de la viabilidad del asunto que nos ocupa. [\(Anexo PT-5\)](#)

El 6 de diciembre de 2014 mediante Nota Informativa, el Coordinador de Obra Nueva y Concesiones adscrito a la Dirección General Adjunta de Supervisión Física de Autopistas informó al Director General Adjunto de Seguimiento de Concesiones de Autopista, ambos de la SCT, que del seguimiento a la conservación del tramo carretero Peñón – Texcoco del estado que guardaba el cumplimiento de obligaciones de la Concesionaria en relación con lo estipulado en el Título de Concesión y sus modificaciones, concluyeron que dio cumplimiento con la entrega de: los programas anuales de conservación, avances de las actividades programadas para su conservación, atendió las deficiencias detectadas por la SCT en los recorridos que llevó a cabo, y efectuó los trabajos conforme a lo observado en el proceso de evaluación para obtener la calificación del estado físico del camino, misma que en el periodo 2011–2014 obteniendo un estado físico aceptable.

De lo anterior, la Dirección General Adjunta de Supervisión Física de Autopistas comunicó que no advirtió de parte de la Concesionaria, incumplimientos en materia de conservación de la autopista que nos ocupa. [\(Anexo PT-6\)](#)

Conforme a los antecedentes, fundamentos jurídicos y argumentos expuestos en párrafos anteriores, la Dirección General Adjunta de Seguimiento de Concesiones de Autopistas, de la SCT el 4 de noviembre de 2014, emitió el

Dictamen Técnico, referente a la viabilidad técnica, administrativa, financiera y legal, para autorizar la Quinta Modificación al Título de Concesión.

El 5 de noviembre de 2014 mediante el Memorándum número 550, el Director General Adjunto de Seguimiento de Concesiones de Autopista, informó al Director General de Desarrollo Carretero, que realizó la revisión del estado que guardaba el cumplimiento de obligaciones de la Concesionaria en relación con lo estipulado en el Título de Concesión y sus modificaciones, concluyendo que del análisis a las constancias que obran en el expediente administrativo, no se advirtieron incumplimientos de carácter técnico, administrativo, financiero y legal, de conformidad a lo señalado por la Dirección General Adjunta de Supervisión Física de Autopistas y la Dirección de Asuntos Jurídicos y Legales, en sus respuestas emitidas, ambas el 4 de noviembre de 2014. [\(Anexo PT-7\)](#)

Por lo antes expuesto la SCT el 20 de enero de 2015 celebró con la Concesionaria, la Quinta Modificación al Título de Concesión [\(Anexo PT-1\)](#), para lo cual cambiaron las condiciones décimas primeras, (con el objeto de agregar un cuarto párrafo, recorrer los párrafos actuales cuarto, quinto y sexto y eliminar el último párrafo) y décima segunda (para cambiar el quinto, séptimo, octavo párrafos y agregar un noveno y décimo párrafos). De acuerdo a lo siguiente:

.... “Se modifican las Condiciones Décima Primera (con el objeto de agregar un cuarto párrafo, recorrer los párrafos actuales cuarto, quinto y sexto y

eliminar el último párrafo) y Décima Segunda (para modificar el quinto, séptimo, octavo párrafos y agregar un noveno y décimo párrafos), para quedar como sigue:

"DÉCIMA PRIMERA." -...

...

Como parte de las obras a que se refieren los numerales del párrafo anterior, se incluyen las relativas a las vialidades libres de peaje necesarias para la interconexión con el Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México y/o la Ciudad Aeropuerto exclusivamente dentro del derecho de vía de la presente concesión en términos de lo dispuesto en el párrafo que antecede. Estas vialidades libres de pago de peaje no tendrán el mismo origen destino de la autopista materia de esta concesión, sino que únicamente se utilizarán para acceder desde el origen del que partan y hasta el Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México y/o a la Ciudad Aeropuerto y con regreso de dichos puntos hasta el origen del que partieron; de lo contrario "LA CONCESIONARIA" tendrá el derecho de cobrar el peaje correspondiente en dichas vialidades. Lo establecido en el presente párrafo, no limita las facultades y atribuciones legales de "LA SECRETARÍA" para llevar a cabo las obras y vialidades necesarias, fuera del derecho de vía de la presente concesión, para la interconexión con el Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México y/o la Ciudad Aeropuerto."

...

"DÉCIMA SEGUNDA." ...

...

"LA CONCESIONARIA" podrá contratar con terceros la ejecución de las obras de construcción de los dos carriles adicionales a la carretera concesionada referidos en esta Condición, así como, en su caso, las obras a que se refiere la Condición Décima Primera anterior, pero será la única responsable ante "LA SECRETARÍA" de las obligaciones a su cargo establecidas en el presente Título.

"LA CONCESIONARIA" podrá contratar, directa o indirectamente financiamientos en términos de mercado para llevar a cabo dichas obras sin necesidad de obtener la autorización de "LA SECRETARÍA". No obstante, "LA SECRETARÍA" no asumirá obligaciones con "LA CONCESIONARIA", sus acreedores o cualquier otro tercero, relacionados con los financiamientos. En este sentido, "LA CONCESIONARIA" acepta que, al término del periodo de vigencia de la Concesión, cualquier cantidad pendiente de pago y/o sus inversiones y/o rendimientos por recuperar, derivados de los financiamientos y las que, en su caso, surjan en el plazo remanente de la Concesión, habrán quedado completamente saldadas para efectos del presente título de Concesión.

Para efectos de lo anterior, "LA CONCESIONARIA" podrá, previa aprobación de la "LA SECRETARÍA", afectar a un Fideicomiso de Administración los derechos al cobro que deriven de la explotación de la autopista concesionada, así como cualquier derecho al amparo del presente Título de Concesión. En caso

de que "LA CONCESIONARIA" afecte a un Fideicomiso de Administración los derechos al cobro, que deriven de la explotación de la autopista concesionada u otros derechos o recursos se deberá asegurar en todo momento que la operación y mantenimiento de la autopista concesionada no se vean afectados y se garanticen en términos de los dispuesto en el presente Título de Concesión.

"LA CONCESIONARIA" se obliga a acordar con el fiduciario del Fideicomiso de Administración que éste respete la aplicación de los recursos provenientes de los derechos al cobro que deriven de la explotación de la autopista concesionada, de acuerdo con la prelación que al efecto autorice "LA SECRETARÍA". Para lo anterior, en los términos del Fideicomiso de Administración deberán prever claramente que, al terminar anticipadamente la Concesión, los derechos de cobro derivados de la explotación de la autopista concesionada, así como los recursos que provengan de los mismos, continúen afectos al patrimonio de Fideicomiso de Administración hasta que los financiamientos se paguen en su totalidad".



VIII. Seguimiento y Control

Derivado de las auditorías practicadas a la Dirección General de Desarrollo Carretero por el periodo de 2013 – 2018 por las diferentes instancias fiscalizadoras, las observaciones determinadas en las cuentas públicas co-

rrespondientes, fueron atendidas y solventadas.

IX. Resultados

El tener acceso a un aeropuerto altamente conectado permite a las empresas el acercamiento a nuevos mercados internos y externos, esto los lleva a incrementar su base de consumidores, así como aumentar la lista de posibles proveedores y de esta forma mejorar el uso de sus recursos. También se promueve el movimiento de personas entre países.

La construcción del NAICM tiene como objetivo brindar un servicio de transporte aéreo que pueda atender la demanda creciente de pasajeros y carga de México en el largo plazo. El NAICM constituye el eje central de la transportación aérea de México.

En términos generales, el tráfico de pasajeros crecerá considerablemente, se proyecta una Tasa Anual de Crecimiento Compuesto (TACC) de 2.5% entre 2020 y 2069 mientras que el número de operaciones crecerá con una TACC de 1.9% en este mismo periodo. Esto llevará a que en 2069 haya 124.5 millones de pasajeros y 1,024 miles de operaciones, por lo que el aeropuerto será construido en diferentes fases de tal manera que siempre se tendrá la capacidad suficiente para satisfacer la demanda de pasajeros.

De los traslados que se realizan al día en la Ciudad de México y la zona conurbada, 221 mil viajes, el 68%, pertenece a usuarios y el 32% a los empleados de 323 mil tienen como origen o destino el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM), de los cuales al aeropuerto 102 mil viajes al día.

En este sentido, el 75% de los usuarios viaja en transporte privado, mientras que el 25% lo hace en transporte público; en tanto el 80% de los empleados arriba al AICM en transporte público y el 20% en privado, cifras que muestran la necesidad de conectividad para el NAICM.

Ante la imperiosa necesidad de construir vialidades que permitan el acceso al NAICM, y con el fin de asegurar la recuperación de sus inversiones, la Concesionaria propuso realizar la construcción de las citadas vialidades que se localicen dentro del derecho de vía de la concesión y con cargo a los recursos que la misma genere; se proyecta una capacidad de 3,500 vehículos por hora en cada dirección. Con la petición de que, si dichas vialidades son libres de pago de peaje, las mismas no tengan el mismo origen destino de la concesión, ya que esto afectaría sus ingresos.

Las obras de construcción previstas en la Concesión para la Autopista Peñón- Texcoco concluyeron en marzo de 1994. En esta modificación se contempla una vigencia adicional de hasta 30 años más o por aquel plazo que sea necesario, sin exceder el plazo máximo previsto en la Ley, es decir, 18 de marzo de 2053.

principalmente por automóviles particulares.

El TPDV de la autopista Peñón- Texcoco durante 2015 fue de 30,693; en 2016 de 34,072 y, en 2017 de 35,995.



En el Reporte Anual 2017 que presenta la concesionaria⁷, el volumen de Tráfico Promedio Diario de Vehículos (TPDV) de la autopista Peñón- Texcoco ascendió a 35,995 de vehículos diarios; históricamente el Tráfico Promedio Diario que circula por la autopista Peñón- Texcoco ha estado integrado

⁷ Reporte Anual 2017 que presenta la Concesionaria de acuerdo con las Disposiciones de Carácter General Aplicables a las Emisoras de Valores y a otros Participantes del Mercado de Valores. Bolsa Mexicana de Valores.

Entre los principales términos y condiciones de la Concesión para la Autopista Peñón-Texcoco está la contraprestación: La Compañía está obligada a pagar al Gobierno Federal y al Gobierno del Estado de México, por concepto de aprovechamientos, un importe equivalente al 1.0% y al 0.5%, respectivamente, del ingreso anual bruto (excluyendo el IVA) derivado de las cuotas de peaje cobradas en la autopista.

En el supuesto de que la Concesionaria no recupere el importe total de su inversión más la Tasa de Rendimiento Anual Real pactada durante la vigencia de la concesión, tendrá derecho a solicitar la prórroga por el plazo necesario para recuperar dichas cantidades sin exceder el plazo máximo previsto en la Ley (que actualmente es el 18 de marzo de 2053).

La Concesión para la Autopista Peñón-Texcoco terminará automáticamente al vencimiento de su vigencia o en cualquier momento por acuerdo mutuo del Gobierno Federal, el Gobierno del Estado de México y la Concesionaria. En el supuesto de terminación anticipada, el Gobierno Federal tendrá el derecho de cobrar las cuotas de peaje de la autopista Peñón-Texcoco, mismas que se aplicarán al pago de cualesquiera cantidades insolutas por concepto de la bursatilización o cualquier adeudo del proyecto.

Asimismo, establece que la SCT no podrá otorgar concesiones para la operación de otros caminos que compitan con la autopista Peñón-Texcoco. En el supuesto de que la SCT incumpla con dicha obligación, la Concesionaria tendrá derecho a ser indemnizada de conformidad con la legislación aplicable.

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 PT I | Título de Concesión. |
| Anexo PT II | Primera Modificación. |
| Anexo PT III | Segunda Modificación. |
| Anexo PT IV | Tercera Modificación. |
| Anexo PT V | Cuarta Modificación. |
| Anexo PT 1 | Quinta Modificación al Título de Concesión. |
| Anexo PT 2 | Solicitud de Modificación. |
| Anexo PT 3 | Evidencia para Detonar la Modificación DGASCA. |
| Anexo PT 4 | Evidencia para Detonar la Modificación, diversas áreas. |
| Anexo PT 5 | Cumplimiento de Obligaciones. |
| Anexo PT 6 | Oficio Cumplimiento de Obligaciones. |