

Libramiento Norte de la Ciudad de México

1era 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	8
I.8. Nombre del Titular	8
II. Fundamento Legal de la Memoria Documental	9
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	12
III. Antecedentes	14
IV. Marco Normativo	20
IV.1. Ley Orgánica de la Administración Pública Federal	20
IV.2. Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal	20
IV.3. Ley General de Bienes Nacionales	20
IV.4. Ley de Vías Generales de Comunicación	21
IV.5. Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes ...	21
V. Vinculación con Documentos Rectores de la Planeación Nacional	22
V.1. Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018	22
V.2. Programa Nacional de Infraestructura alineado con las metas del <i>PND</i>	24
VI. Síntesis Ejecutiva	25
VII. Acciones Realizadas	27
VII.1. Acciones Operativas	27
VIII. Seguimiento y Control	31
IX. Resultados	32

X. Resumen Ejecutivo	34
XI. Anexos	35

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

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 Primera Modificación al Título de Concesión del Libramiento Norte de la Ciudad de México. ([Anexo LNI](#))

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.

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 tal efecto, en el marco de lo señalado en la normatividad respectiva³, 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 el Apartado III “Antecedentes”, se señalan las causas que motivaron la conceptualización y ejecución de la concesión para construir, operar, explotar, conservar y mantener la carretera con origen en la carretera federal Toluca-Palmillas, en el Estado de México y terminación en el entronque con la autopista México-Puebla, en el Estado de Puebla, que se desarrolla en los Estados de México, Hidalgo, Tlaxcala y Puebla, así como la primera 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.

³ 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)

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 obligaciones que las leyes le señalan en materia de 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

Primera Modificación al Título de Concesión del Libramiento Norte de la Ciudad de México.

I.2 Descripción

El Gobierno Federal por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, otorgado a favor de la empresa Emprendedora Punta Cometa, S.A. de C.V. (actualmente Autopista Arco Norte, S.A. de C.V.), (en adelante la Concesionaria), para la Construcción, Operación, Explotación, Con-

servación y Mantenimiento de la Autopista de Altas Especificaciones Libramiento Norte de la Ciudad de México, de jurisdicción federal, de 223 kilómetros de longitud, con origen en el kilómetro 65+000 de la carretera federal Toluca-Palmillas, en el Estado de México y con terminación en el entronque con la autopista México-Puebla, en el Estado de Puebla, que se desarrolla en los Estados de México, Hidalgo, Tlaxcala y Puebla en la República Mexicana.



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. Período 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

Estados de México, Hidalgo, Tlaxcala y Puebla.

I.6. Principales Características Técnicas

En diciembre 2005, el Gobierno Federal a través de la SCT otorgó a la Concesionaria "Autopista Arco Norte" una concesión con vigencia a diciembre 2035, para la construcción de 142 kilómetros, la explotación, operación, conservación y mantenimiento del Libramiento Norte de la Ciudad de México, con una longitud total de 223 kilómetros. Desde su otorgamiento, la vigencia de esta concesión ha sido prorrogada y actualmente tiene un vencimiento a diciembre de 2065.

La autopista del Arco Norte representa un libramiento ubicado al Norte de la Ciudad de México y funciona como un cinturón urbano para la Zona Metropolitana del Valle de México que conecta cuatro Estados de la República sin tener que pasar por la Ciudad de México: Puebla, Tlaxcala, Hidalgo y México, cruzando la autopista México-Querétaro, en el kilómetro 89

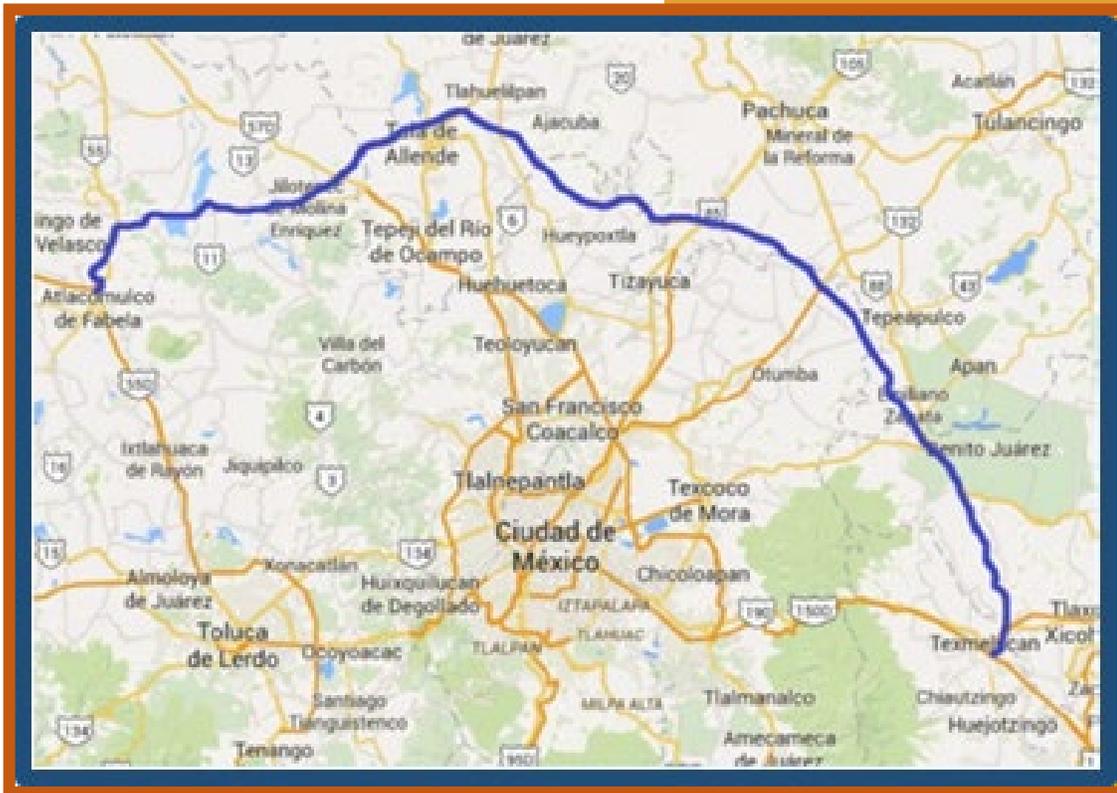
de esa vialidad; México-Pachuca, en el kilómetro 128 de esa vialidad; México-Tulancingo en el kilómetro 153 de esa vialidad y, México-Puebla, en el kilómetro 226 de esa vialidad; así como la carretera Texcoco-Apizaco, entre otras.

La construcción del Arco Norte comenzó el 28 de febrero de 2006, la primera sección de 169 km, abrió en julio del 2009, la autopista se encuentra operando en su totalidad desde mayo de 2011.

Atendiendo el interés general al permitir que para que la concesionaria recuperara las inversiones que realizó para la Construcción, Operación, Explotación, Conservación y Mantenimiento de la Vía Concesionada, así como las que realizara para incrementar el nivel

de servicio a los usuarios de dicha carretera, más su rendimiento correspondiente.

Con fecha 12 de agosto de 2013, la SCT en términos del artículo 6° de la Ley de Caminos Puentes y Autotransporte Federal otorgó una prórroga al plazo de la vigencia adicional de hasta 30 años, que expirará el 21 de diciembre de 2065, así como la ampliación a los Tramos carreteros I "Atacomulco-Piedras Negras, y II Piedras Negras-Entronque Autopista México Querétaro, de tipo A2 a tipo A4.



I.7. Unidades Administrativas Participantes

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

I.8. Nombre del Titular

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

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 Federal ⁶

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

Artículo 29. “Los Libros Blancos y Memorias Documentales,... formarán parte de la documentación correspondiente a la entrega-recepción que

realice su titular al término de su encargo.”.

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

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

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

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

⁶ Publicado en el Diario Oficial de la Federación, el 24 de julio de 2017.



III. Antecedentes

Antecedentes de la Concesión

El 25 de diciembre de 2005, el Gobierno Federal a través de la SCT, otorgó a Emprendedora Punta Cometa, S.A. de C.V., (actualmente el Concesionario es Autopista Arco Norte, S.A. de C.V.), (la Concesionaria) la concesión para construir, operar, explotar, conservar y mantener la carretera con una longitud de 223 kilómetros, con

origen en el km 65+000 de la Carretera Federal Toluca-Palmillas, en el Estado de México y Terminación en el entronque con la Autopista México-Puebla, en el Estado de Puebla, que se desarrolla en los Estados de México, Hidalgo, Tlaxcala y Puebla, en la República Mexicana. ([Anexo LN I](#))

Los Tramos que forman parte de la Vía Concesionada son:

Tramo Carretero	Descripción	Tipo/ Kilómetros	Estado
"I"	Atlacomulco – Piedras Negras	A2 de 26 km	Estado de México
"II"	Piedras Negras- Entronque Autopista México Querétaro	A2 de 25 km	Estado de México
"III"	Entronque Autopista México Querétaro-a Entronque Tula I	A4 de 26 km	Estados de México e Hidalgo
"IV"	Entronque Tula I – Entronque Sanctórum	A4S de 115 km	Estados de México, Hidalgo y Tlaxcala
"V"	Entronque Sanctórum – Entronque San Martín Texmelucan	A4 de 27 km	Estado de Tlaxcala
"VI"	Entronque San Martín Texmelucan – Entronque Autopista México – Puebla	A4S de 4km	Estado de Puebla

Para cumplir el objeto de la concesión, la Concesionaria llevaría a cabo lo siguiente:

- I. Los estudios y proyectos necesarios para la adecuación de A2 a A4S del proyecto ejecutivo del tramo carretero "iv" y la construcción, operación, explotación, conservación y mantenimiento de los tramos carreteros "iv y v"; y,
- II. La operación, explotación, conservación y mantenimiento de los tramos carreteros "I, II, y III y IV.

Durante el desarrollo del Concurso Público Internacional 00009076-005-04, la Concesionaria presentó propuesta económica por \$3,330.50 millones de pesos para destinarlos a los siguientes conceptos:

Concepto	Importe Mdp
Construcción	2,722.10
Derecho de Vía	250.00
Supervisión Externa	46.16
Ingeniero Independiente	36.06
Honorarios Fiduciarios	0.76
Permisos	14.00
Seguros Fianzas	11.0
Comisión Carta de Crédito	0.07
Obras Adicionales e Inducidas	250.00
Total	3,330.50

Para el cumplimiento de las obligaciones derivadas de la Concesión, y conforme a las Condiciones Quinta y Sexta del Título de Concesión, la Concesionaria quedó obligada a aportar la cantidad de 3,330.50 millones de pesos, los cuales serían 2,531.20 mdp

como Capital de Riesgo y 799.30 mdp a través de créditos.

Conforme a las Condiciones Tercera y Cuarta del Título de Concesión, el plazo para el inicio de construcción de las obras y para su conclusión, se fijó al 27 de febrero de 2006 y 27 de febrero de 2008, respectivamente; sin embargo, toda vez que durante el proceso de construcción de las obras del proyecto, se presentaron circunstancias y hechos relacionadas con la liberación del derecho de vía, no imputables a la concesionaria, entre las que destacan diversos problemas sociales, litigios, falta de documentación por parte de los particulares que acreditará la propiedad de los inmuebles afectados, lo que impidió el cumplimiento de estas fechas. En consecuencia y a solicitud de la Concesionaria, mediante dictámenes de fechas 25 de febrero de 2008 y 30 de septiembre de 2009, la SCT aprobó la reprogramación al plazo de terminación de las obras, al 30 de junio de 2011.

De acuerdo a la Condición Décima Quinta del Título de Concesión, la Concesionaria quedó obligada a obtener y aportar al Fideicomiso de Administración, todos los recursos necesarios para la construcción, operación, explotación, conservación y mantenimiento de la vía concesionada, conforme a los términos y condiciones establecidas en la concesión y las leyes aplicables; y que en caso de que por cualquier causa se agotaran los recursos económicos requeridos para la construcción de las obras, debería aportar los recursos adicionales requeridos para la culminación y puesta en servicio de la vía concesionada.

Lo anterior motivó que la Concesionaria se viera obligada a aportar recursos adicionales al Fideicomiso de Administración de la Concesión, por la cantidad de \$2,373.20 millones de pesos, para la culminación y puesta en servicio de la Vía Concesionada.

La SCT, mediante oficio No. 3.4.2320 de fecha 31 de octubre de 2012, autorizó a la Concesionaria aportar recursos adicionales al Fideicomiso de Administración de la Concesión, por la cantidad de \$303.52 millones de pesos.

Derivado de lo anterior, mediante oficios No. 3.4 0318 de fecha 15 de marzo del 2012, No. 3.4 0759 de fecha 15 de junio del 2012, No. 3.4 0792 de fecha 19 de junio del 2012 y No, 3.4.2320 de fecha 31 de octubre de 2012, la SCT comunicó a la Concesionaria que la inversión pendiente por recuperar al 31 de octubre del 2012, ascendía a la cantidad de \$6,092.87 millones de pesos, de los cuales como inversión adicional por concepto de capital de riesgo y créditos, se reconoce la cantidad de 2,676.32 mdp.

En adición a lo expuesto, en la operación de la vía concesionada los subtramos carreteros Tipo A2, presentaron un aforo vehicular superior al proyectado originalmente, además, de acuerdo con las estimaciones disponibles se prevé que el mismo se seguirá incrementando a lo largo de la vigencia de la Concesión. Derivado de lo anterior y de acuerdo con lo establecido en la Condición Décima, fracción IX del Título de Concesión, la SCT estimó conveniente ampliar los Tramos Carreteros Tipo A2 (Atlacomulco — Piedras Negras y Piedras Negras — Entronque

Autopista México Querétaro), antes de que el Tránsito Diario Promedio Anual (TDPA) superara los 10,000 vehículos.

La ampliación de los Tramos Carreteros Tipo A2 de la Vía Concesionada, así como otras obras adicionales representarían una inversión adicional de hasta \$1,600.00 millones de pesos, la cual no se encontraba prevista dentro de las condiciones originales del Título de Concesión.

Mediante escritos de fecha 23 de enero y 13 de agosto de 2012 la Concesionaria solicitó a la SCT la restitución del equilibrio económico de la Concesión derivado de los cambios a las condiciones originalmente establecidas en las Bases Generales de Concurso y en la propuesta de la Concesionaria; asimismo, solicitó una prórroga a la vigencia del Título de Concesión por 30 años adicionales, para que el periodo de vigencia de la presente concesión expire el 21 de diciembre de 2065, toda vez que conforme al modelo financiero presentado es el plazo en se estimaba recuperar el importe de sus inversiones efectuadas, incluyendo su rendimiento.

Conforme al modelo financiero presentado resultó procedente la modificación al Título de Concesión y la prórroga a la vigencia de la concesión solicitada, en virtud de que permitiría la recuperación de los montos de inversión y su rendimiento respectivo, con los flujos remanentes, una vez cubiertas las obligaciones establecidas en el propio Título de Concesión para mantener en óptimas condiciones la operación de la vía.

De la revisión realizada por parte de la SCT al Anexo 8 del Título de Concesión, se determinó que existía inconsistencias en la redacción del texto que explicaba la aplicación de la fórmula que determinó el momento de compartir excedentes entre las partes y la propia fórmula; aclarando que la participación de excedentes sería entre la SCT y la Concesionaria y no participaba el Fideicomiso denominado Fondo de Inversión en Infraestructura (FINFRA), hoy Fideicomiso Fondo Nacional de Infraestructura (FONADIN).

Conforme a lo anterior, con fecha 12 de agosto de 2013, se modificó el Título de Concesión, de acuerdo a lo siguiente:

La SCT en términos del artículo 6° de la Ley de Caminos, Puentes y Auto-transporte Federal, otorga una prórroga al plazo de vigencia adicional de hasta 30 años, que expirará el 21 de diciembre de 2065, para que la Concesionaria cumpla con las obligaciones económico financieras previstas en el Título de Concesión, así como para la recuperación de los montos de inversión y su rendimiento respectivo.

Se amplían los Tramos carreteros I “Atacomulco-Piedras Negras, y II Piedras Negras-Entronque Autopista México Querétaro, de tipo A2 a tipo A4.

La Concesionaria aportó al Fideicomiso de Administración el Capital de Riesgo constituido por recursos propios, para el cumplimiento de sus obligaciones derivadas de la concesión por lo menos por la cantidad de 4,492'000,000.00 (cuatro mil cuatrocientos noventa y dos millones de pesos 00/100 M.N.), así como una inver-

sión adicional de hasta por 1,600'000,000.00 (Un mil seiscientos millones de pesos 00/100 M.N.), para la ampliación de los tramos carreteros I y II de tipo A2 a tipo A4, así como otras obras adicionales que la Secretaría y la Concesionaria convengan.

La Concesionaria se obliga a obtener los créditos por la cantidad mínima de 1,600'000,000.00 la cual será íntegramente destinada a la ampliación de los tramos carreteros I y II.

La Concesionaria se obliga a someter a aprobación de la Secretaría el Proyecto Ejecutivo de los trabajos de ampliación de los tramos carreteros I y II a más tardar el 15 de noviembre de 2013.

La Concesionaria manifestó que conforme al modelo financiero anexo a la Modificación, recupera el monto de la inversión que realizó para la construcción, operación, explotación, conservación y mantenimiento de la vía concesionada, en términos de los antecedentes V, VI y VII de la modificación; así mismo, recupera el monto de la inversión por la ampliación de los tramos carreteros Tipo A2 (Atacomulco-Piedras Negras, y II Piedras Negras-Entronque Autopista México Querétaro), conforme al antecedente X de la Modificación; en ambos casos junto con su rendimiento respectivo y los flujos remanentes, una vez cubiertas las obligaciones establecidas en el propio Título de Concesión.

Antecedentes del Fideicomiso

En términos del Título de Concesión otorgado por el Gobierno Federal a Autopista Arco Norte, S.A. de C.V. (el

Fideicomitente), para construir, operar y mantener la Autopista de altas especificaciones denominada “Libramiento Norte de la Ciudad de México” (la Concesión), el Fideicomitente se encuentra obligado a constituir un Fideicomiso de Administración y Fuente de pago, mismo que deberá administrar la totalidad de los recursos derivados de la Carretera en Concesión, el capital de riesgo, créditos y demás recursos derivados de la misma.

Características y objeto del Fideicomiso

- Partes del Fideicomiso:

- Fideicomiso: Fideicomiso Irrevocable de Inversión, Administración y Fuente de Pago
- Fideicomitente: Autopista Arco Norte, S.A. de C.V.
- Fiduciaria: CIBanco, S.A., Institución de Banca Múltiple
- Fideicomisarios:
 1. En primer lugar, los bancos y/o en su caso, los tenedores de los instrumentos bursátiles que se lleguen a emitir con cargo al patrimonio fideicomitado, para efecto de recibir las cantidades que correspondan al pago de los créditos y/o la deuda derivada de la bursatilización.
 2. En segundo lugar, el Fideicomitente, para efectos de recibir el pago del capital de riesgo y la TIR, según se establece en la condición quinta del Título de Concesión.
 3. En tercer lugar, SCT y el Fideicomitente, para efectos de recibir los excedentes económicos que se generen.

4. En cuarto lugar, la SCT, a efecto de recibir los remanentes del patrimonio fideicomitado al término de la concesión, particularmente el fondo de conservación.

Objeto. - El objeto principal del Fideicomiso es el de recibir y administrar todos los recursos económicos relacionados con la Carretera otorgada en Concesión al Fideicomitente y sus servicios auxiliares, desde la fecha de su constitución y hasta su liquidación y extinción.

Comité técnico. - El Comité Técnico, tiene primordialmente como finalidad, vigilar el cumplimiento de los fines del Fideicomiso, y gozará principalmente, de las facultades que se indican a continuación:

1. Aprobar los presupuestos anual y mensual de operación, mantenimiento y conservación de la Carretera en Concesión.
2. Verificar que la administración del patrimonio fideicomitado se lleve a cabo estrictamente conforme a las disposiciones establecidas en el contrato de Fideicomiso.
3. Conocer los contratos celebrados para la construcción, operación, explotación y mantenimiento de la Carretera en Concesión.
4. Instruir a la Fiduciaria respecto a la constitución del fondo de conservación.
5. Aprobar las operaciones de bursatilización de los flujos de la Carretera en Concesión que en su caso proponga el Fideicomitente.

De acuerdo a la Condición Sexta del contrato de Fideicomiso, el Comité Técnico se conformará por tres miembros, un representante propietario quien fungirá como presidente y tendrá voto de calidad para las cuestiones financieras que afecten la recuperación de los créditos, un representante propietario designado por el Fideicomitente y un representante propietario designado por la SCT.

El Fideicomiso tendrá una vigencia equivalente al plazo de la Concesión, más dos años. En el caso de que la vigencia sea prorrogada, el contrato de Fideicomiso será igualmente prorrogado por la vigencia equivalente. A la fecha de la emisión de los estados financieros la vigencia de la Carretera en Concesión concluye el 21 de diciembre de 2065.

En sesión ordinaria del Comité Técnico del Fideicomiso celebrada el 3 de octubre de 2013, aprobó por unanimidad de votos llevar a cabo la emisión y colocación de CB's, a ser emitidos para

cotizar entre el público inversionista y con cargo al patrimonio del Fideicomiso. Por lo anterior la Fiduciaria quedó facultada para celebrar, suscribir o comparecer todos los actos jurídicos y documentos que sean necesarios que permitan la colocación y emisión de dichos valores.

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 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 incluyen 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 son los que se encuentran sujetos al régimen de dominio público de la Federación, entre ellos: los caminos, carreteras, puentes y vías férreas que constituyen vías generales de comunicación, con sus servicios auxiliares; además de facultar a la dependencia para otorgar concesiones y prórrogas hasta por un plazo de cincuenta años, el cual podrá ser ampliado una o varias veces sin exceder el citado plazo, a juicio de la dependencia.

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

IV.4. Ley de Vías Generales de Comunicación

La Ley de Vías Generales de Comunicación, regula la actividad en relación al uso de las vías de comunicación.

Artículo 3º. *“Las vías generales de comunicación y los medios 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 Dependencias del Ejecutivo Federal:*

III. Otorgamiento, interpretación y cumplimiento de concesiones;

...

VIII. Aprobación, revisión, 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 (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				
	ii) Gobierno cercano y moderno				
	iii) Perspectiva de genero				

Asimismo, la mencionada estrategia 4.2.5 contempló las siguientes líneas de acción: (i) seguir tres ejes rectores en el desarrollo de infraestructura (a saber: desarrollo regional equilibrado, desarrollo urbano y conectividad logística); (ii) fomentar el desarrollo de relaciones de largo plazo entre instancias del sector público y del privado, para la prestación de servicios al sector público o al usuario final, en los que se utilice la infraestructura provista total o parcialmente por el sector privado; (iii) priorizar los proyectos con base en su rentabilidad social y alineación al Sistema Nacional de Planeación Democrática; (iv) consolidar instrumentos de financiamiento flexibles para proyectos

de infraestructura, que contribuyan a otorgar el mayor impulso posible al desarrollo de la infraestructura nacional: (v) complementar el financiamiento de proyectos con alta rentabilidad social en los que el mercado no participa, en términos de riesgo y plazo; y (vi) promover el desarrollo del mercado de capitales para el financiamiento de infraestructura.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Comunicaciones y Transportes	
Objetivo	Contar con una estructura y una plataforma logística de transporte y comunicaciones modernas que fomenten una mayor competitividad, productividad y desarrollo económico y social.
Estrategias	<ol style="list-style-type: none"> 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 21 de diciembre de 2005, la SCT otorgó a la empresa Emprendedora Punta Cometa, S.A. de C.V. (actualmente Autopista Arco Norte, S.A. de C.V.) la concesión para construir, operar, explotar, conservar y mantener los Tramos Carreteros IV y V, y para operar, explotar, conservar y mantener los Tramos Carreteros I, II, III y VI de la carretera de altas especificaciones de jurisdicción federal con una longitud de 223 Km, con origen en el Km 65+000 de la carretera federal Toluca-Palmillas, en el Estado de México y terminación en el entronque con la Autopista México-Puebla, en el Estado de Puebla, que se desarrolla en los Estados de México, Hidalgo, Tlaxcala y Puebla, en la República Mexicana.

Durante el desarrollo del Concurso Público la Concesionaria presentó propuesta económica por \$3,330.50 millones de pesos, quedando obligada a obtener y aportar al Fideicomiso de Administración, todos los recursos necesarios para la construcción, operación, explotación, conservación y mantenimiento de la Vía Concesionada, conforme a los términos y condiciones establecidas en la Concesión y las Leyes Aplicables; y que en caso, de que por cualquier causa se agotaran los recursos económicos requeridos para la construcción de las obras, debería aportar los recursos adicionales requeridos para la culminación y puesta en servicio de la Vía Concesionada.

El plazo para el inicio de construcción de las obras y para su conclusión, se

fijó al 27 de febrero de 2006 y 27 de febrero de 2008, respectivamente; sin embargo, toda vez que durante el proceso de construcción de las obras del proyecto, se presentaron circunstancias y hechos relacionadas con la liberación del derecho de vía, no imputables a la Concesionaria, entre las que destacan diversos problemas sociales, litigios, falta de documentación por parte de los particulares que acreditara la propiedad de los inmuebles afectados, impidió el cumplimiento de estas fechas. En consecuencia y a solicitud de la Concesionaria, la SCT aprobó la reprogramación al plazo de terminación de las obras, al 30 de junio de 2011.

Asimismo, la Concesionaria se vio obligada a aportar recursos adicionales al Fideicomiso de Administración de la Concesión, por la cantidad de \$2,373.20 millones de pesos, para la culminación y puesta en servicio de la vía concesionada.

La SCT autorizó a la Concesionaria aportar recursos adicionales al Fideicomiso de Administración de la Concesión, por la cantidad de \$303.52 millones de pesos, para aplicarlos al pago de costos y gastos adicionales.

La SCT reconoció que la inversión pendiente por recuperar al 31 de octubre del 2012, ascendía a la cantidad de \$6,092.87 millones de pesos.

Los acontecimientos antes señalados ocasionaron un desequilibrio económi-

co en el Proyecto y en la Concesión, respecto a lo que se tenía previsto las condiciones originales de las Bases Generales de Concurso.

En adición a lo expuesto, en la operación de la vía concesionada los subtramos carreteros Tipo A2, presentaron un aforo vehicular superior al proyectado originalmente, y además de acuerdo con las estimaciones disponibles se seguirá incrementando a lo largo de la vigencia de la Concesión. Derivado de lo anterior, la SCT, estimó conveniente ampliar los Tramos Carreteros Tipo A2 (Atlacomulco-Piedras Negras y Piedras Negras-Entronque Autopista México Querétaro), antes de que el TDPA supere los 10,000 vehículos, considerando que la realización de estas obras generaría una reducción importante en los tiempos de recorrido y costos generalizados de viaje de los usuarios de la vía, ya que al ampliarse a 4 carriles los tramos carreteros mencionados, se generarían mejores condiciones de operación.

La ampliación de los Tramos Carreteros Tipo A2 de la vía concesionada, así como otras obras adicionales representaba una inversión adicional de 1,600.00 millones de pesos, la cual no se encontraba prevista dentro de las condiciones originales del Título de Concesión y su recuperación provendrá de los flujos de la Concesión.

Mediante escritos de fecha 23 de enero y 13 de agosto de 2012 la concesionaria solicitó a la SCT, la restitución del equilibrio económico de la Concesión derivado de los cambios a

las condiciones originalmente establecidas en las Bases Generales de Concurso y en la propuesta de la Concesionaria; asimismo, solicitó una prórroga a la vigencia del Título de Concesión por 30 años adicionales, para que el periodo de vigencia de la presente concesión expire el 21 de diciembre de 2065, toda vez que conforme al modelo financiero presentado, es el plazo en que estima recuperar el importe de las inversiones efectuadas más la inversión adicional referida, incluyendo su rendimiento.

Con fecha 12 de agosto de 2013, en términos del artículo 6° de la Ley de Caminos Puentes y Autotransporte Federal la SCT otorga una prórroga al plazo de vigencia adicional de hasta 30 años, que expirará el 21 de diciembre de 2065, para que la Concesionaria cumpla con las obligaciones económico financieras previstas en el Título de Concesión, así como para la recuperación de los montos de inversión y su rendimiento respectivo.

Asimismo, se amplían los Tramos carreteros I Atlacomulco-Piedras Negras, y II Piedras Negras-Entronque Autopista México Querétaro, de tipo A2 a tipo A4.

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:

Mediante escrito recibido por la Dirección General de Desarrollo Carretero, con fecha 13 de agosto de 2012, la Concesionaria solicita a la SCT, la restitución del equilibrio de la Concesión a través de la ampliación al plazo. ([ANEXO 1](#)).

Mediante oficios No. 3.4 0318 de fecha 15 de marzo del 2012, No. 3.4 0759 de fecha 15 de junio del 2012, No. 3.4 0792 de fecha 19 de junio del 2012 y No. 3.4.2320 de fecha 31 de octubre de 2012, la SCT comunicó a la Concesionaria el reconocimiento de la inversión pendiente por recuperar al 31 de octubre del 2012, ascendía a la cantidad de \$6,092.87 millones de pesos.

El Director General Adjunto de Seguimiento de Concesiones de Autopistas, mediante Memorandum No. 077 del 06 de marzo de 2013, dirigido al Director General Adjunto de Supervisión Física

de Autopistas, hace una propuesta de atención a temas referentes a obras adicionales, sobrecostos y el efecto de la ruptura de la planeación por falta de liberación del derecho de vía, asimismo, emite su opinión respecto de la inversión reconocida a la Concesionaria. ([ANEXO 3](#))

El Director General Adjunto de Seguimiento de Concesiones de Autopistas, mediante oficio 3.4.105.-203 de fecha 20 de mayo de 2013, informa a la Unidad de Asuntos Jurídicos ambos de la SCT, que considera que el proyecto es procedente desde el punto de vista técnico, operativo y financiero y solicita continuar con los trámites para la suscripción de la modificación, y su respuesta correspondiente ([ANEXO 4](#))

La Unidad de Asuntos Jurídicos, emite su opinión mediante oficios Núm. 1.2.202 del 21 de junio de 2013 y Núm. 3.102.-245 del 15 de agosto de 2013. ([ANEXOS 5 Y 6](#))

Oficio 3.105.-450 del 3 de septiembre de 2013 de la SCT a la Concesionaria con el que le remite un original de la Modificación al Título de Concesión. ([ANEXO 7](#)).

La Dirección General de Desarrollo Carretero recibe de la Dirección General Adjunta Legal y de Transparencia, los originales de un tanto de la Modificación al Título de Concesión y en su caso sus Anexos, debidamente forma-

lizados por el Titular de la dependencia. ([ANEXO 8](#)).

Por lo antes expuesto con fecha 12 de agosto de 2013, el Gobierno Federal a través de la SCT, otorgó a Autopista Arco Norte, S.A. de C.V., la Primera Modificación al Título de Concesión, para lo cual se modifican en lo conducente las Condiciones Primera, Tercera, Cuarta, Quinta, Sexta, Séptima, y Cuadragésima Primera del Título de Concesión para quedar como sigue:

"PRIMERA. DEFINICIONES

...

Tramo Carretero "1", el tramo carretero Atlacomulco-Piedras Negras, tipo A4 de pavimento flexible, de 26 Km. de longitud, que inicia en el Km 65+000 de la carretera 'Toluca-Palmillas y termina en el Km 25+000 del Libramiento Norte de la Ciudad de México, en el Estado de México, que forma parte de la Vía Concesionada.

Tramo Carretero "II" tramo carretero Piedras Negras-Entronque Autopista México-Querétaro, tipo A4 de pavimento flexible, de 25 Km. de longitud, que inicia en el Km. 25+000 del Libramiento Norte de la Ciudad de México y termina en el Km. 89+477 de la Autopista México-Querétaro, en el Estado de México, que forma parte de la Vía Concesionada.

..."

"TERCERA. INICIO DE CONSTRUCCIÓN

..."

Para los trabajos de ampliación de los Tramos Carreteros I (Atlacomulco-Piedras Negras) y (Piedras Negras-Entronque Autopista México Querétaro), el Aviso de Inicio de Construcción deberá presentarse por parte de "LA CONCESIONARIA" a más tardar el 1 de diciembre de 2013 y previa aprobación del Proyecto Ejecutivo por parte de "LA SECRETARÍA"

"CUARTA. PLAZO PARA LA CONSTRUCCIÓN Y PUESTA EN OPERACIÓN DE LA VÍA CONCESIONADA.

...

"LA CONCESIONARIA" dispondrá de un plazo establecido en el Proyecto Ejecutivo acordado con "LA SECRETARÍA" para concluir los trabajos de ampliación de los Tramos Carreteros I (Atlacomulco-Piedras Negras) y II/ (Piedras Negras-Entronque Autopista México Querétaro), estos últimos trabajos deberán concluirse preferentemente antes de que el TDPA alcance los 10,000 vehículos. En el caso de que la Concesionaria no cumpla con los plazos antes referidos, se hará acreedora a una sanción económica equivalente a 800 (Ochocientos) salarios mínimos en los términos de la Condición CUADRAGÉSIMA NOVENA por cada día de atraso en la terminación de las Obras, conforme a lo establecido en la Concesión. Los trabajos de ampliación se ejecutarán bajo los términos y condiciones establecidos en la Concesión.

..."

"QUINTA. CAPITAL DE RIESGO A CARGO DE LA CONCESIONARIA

En los términos y condiciones establecidos en la Concesión, "LA CONCESIONARIA" aportó a la fecha al Fideicomiso de Administración el Capital de Riesgo, constituido por recursos propios, para el cumplimiento de sus obligaciones derivadas de la Concesión, por lo menos por la cantidad de \$4,492,000,000.00 (cuatro mil cuatrocientos noventa y dos millones 00/100 Pesos), así como una inversión adicional de hasta por \$1,600,000,000.00 (Un mil seiscientos millones 00/100 Pesos) para la ampliación de los Tramos Carreteros "I" y "II" de tipo a A2 a tipo A4 así como otras obras adicionales que "LA SECRETARÍA" y "LA CONCESIONARIA" convengan de acuerdo con lo siguiente:

"SEXTA. CRÉDITOS PARA LA CONSTRUCCIÓN DE LAS OBRAS Y CRÉDITOS ADICIONALES PARA FINANCIAR OBRAS DE CONSERVACIÓN, AMPLIACIONES O MODERNIZACIONES DE LA VÍA CONCESIONADA

"LA CONCESIONARIA" se obliga a obtener los Créditos por la cantidad mínima de \$1,600.00 Millones de Pesos, la cual será íntegramente destinada a la ampliación de los Tramos Carreteros "I" y "II" de tipo a A2 a tipo A4 y obras adicionales que convenga con "LA SECRETARÍA", mediante su depósito y aplicación a través del Fideicomiso de Administración, de acuerdo con lo siguiente:

"SÉPTIMA PROYECTO EJECUTIVO

"LA CONCESIONARIA" se obliga a realizar la construcción de la Vía Concesionada conforme al Proyecto Ejecutivo que se adjunta como ANEXO 4. El

Proyecto Ejecutivo se adjunta en versión electrónica certificada, que concuerda fielmente con el documento original que obra en los archivos de la Secretaría.

Asimismo, "LA CONCESIONARIA" se obliga a realizar y someter a aprobación de "LA SECRETARÍA" el Proyecto Ejecutivo de los trabajos de ampliación de los Tramos Carreteros I (Atlacomulco-Piedras Negras) y II (Piedras Negras-Entronque Autopista México Querétaro), lo anterior en el entendido de que "LA CONCESIONARIA" deberá iniciar la elaboración del Proyecto Ejecutivo al día hábil siguiente de la firma de la primera modificación de la Concesión y someterlo a aprobación de "LA SECRETARÍA" a más tardar el día 15 de noviembre de 2013."

"CUADRAGÉSIMA PRIMERA. PRÓRROGA DE LA CONCESIÓN.

Derivado de las modificaciones a las condiciones operativas y financieras de la Concesión, "LA SECRETARÍA" en términos de lo dispuesto por el artículo 6° de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, otorga una prórroga al plazo de vigencia de la presente Concesión, para contemplar una vigencia adicional de hasta 30 años, que expirará el 21 de diciembre de 2065, para que "LA CONCESIONARIA" cumpla con las obligaciones económico financieras previstas en el Título de Concesión, así como para la recuperación de los montos de inversión y su rendimiento respectivo.

Al término de la prórroga, los bienes afectos a la explotación de la concesión revertirán a favor del Gobierno Federal, sin costo alguno y libres de

todo gravamen, en términos de lo dispuesto por el artículo 18 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.”

VIII. Seguimiento y Control

Derivado de las auditorías practicadas a la Dirección General de Desarrollo Carretero por el período de 2013 – 2016 por las diferentes instancias fis-

calizadoras, las observaciones determinadas en las cuentas públicas correspondientes, fueron atendidas y solventadas.

IX. Resultados

En diciembre 2005, el Gobierno Federal a través de la SCT otorgó una concesión con vigencia a diciembre 2035, para la construcción de 142 kilómetros, la explotación, operación, conservación y mantenimiento del Libramiento Norte de la Ciudad de México, con una longitud total de 223 kilómetros. Desde su otorgamiento, la vigencia de esta concesión ha sido prorrogada y actualmente tiene un vencimiento a diciembre de 2065.

La autopista del Arco Norte representa un libramiento ubicado al Norte de la Ciudad de México y funciona como un cinturón urbano para la Zona Metropolitana del Valle de México que conecta cuatro Estados de la República sin tener que pasar por la Ciudad de México: Puebla, Tlaxcala, Hidalgo y el Estado de México, cruzando la autopista México-Querétaro, México- Pachuca, México-Tulancingo y México Puebla, así como la carretera Texcoco-Apizaco, entre otras. La autopista se encuentra

operando en su totalidad desde mayo de 2011.

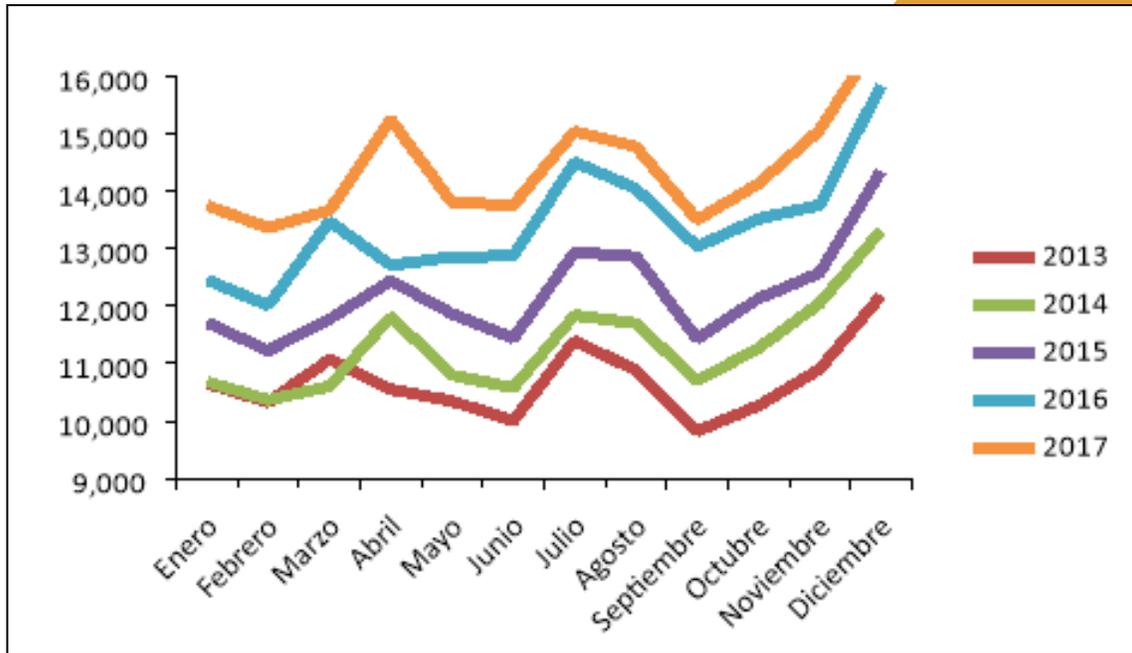
Aforo y Tránsito Vehicular.

A continuación, se muestra el Tráfico Promedio Diario Anualizado (TPDA) de la Autopista Arco Norte, el cual ha sido calculado a partir de enero 2012 a diciembre 2017.

Mes	2013	2014	2015	2016	2017
Enero	10,656	10,685	11,714	12,458	13,750
Febrero	10,328	10,368	11,225	12,009	13,361
Marzo	11,071	10,606	11,772	13,473	13,662
Abril	10,555	11,819	12,439	12,709	15,242
Mayo	10,347	10,800	11,866	12,856	13,798
Junio	10,006	10,580	11,439	12,869	13,756
Julio	11,399	11,839	12,936	14,503	15,038
Agosto	10,883	11,698	12,858	14,042	14,772
Septiembre	9,823	10,700	11,428	13,033	13,502
Octubre	10,270	11,268	12,131	13,516	14,126
Noviembre	10,907	12,049	12,577	13,756	15,063
Diciembre	12,185	13,314	14,347	15,837	16,729
Promedio	10,710	11,319	12,239	13,433	14,408

Estacionalidad.

La siguiente gráfica muestra la estacionalidad, es decir, el comportamiento de enero 2012 a diciembre 2016 de la Autopista Arco Norte.



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 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 LN I Título de la Concesión.
- Anexo LN II Primera Modificación al Título de Concesión.
- Anexo LN 1 Argumentos y Solicitud de Modificación - Oficio s/n 13agosto2012.
- Anexo LN 2 Respuesta DGDC a la Concesionaria Oficio 3.4.- 2320 31octubre2012.
- Anexo LN 3 Memo “Pronunciamiento de Rembolso de Recursos Adicionales”.
- Anexo LN 4 Oficio de la DGDC a la UAJ para Opinión de la Modificación.
- Anexo LN 5 Oficio de la UAJ a la DGDC.
- Anexo LN 6 Oficio de la UAJ a la DGDC Opinión del Modificación.
- Anexo LN 7 Oficio 3.4.105-450 por el cual se envía Modelo al Concesionario.
- Anexo LN 8 El Subsecretario remite a la DJLT original de la Modificación.