

MEMORIA DOCUMENTAL

“LÍNEA 3 DEL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO METRORREY: MACROPLAZA-APODACA”.



PERIODO: 2012-2016

Índice

- 1. Presentación**
- 2. Fundamento legal y objetivo del Memoria Documental**
 - 2.1. Fundamento legal**
 - 2.2. Objetivo de la Memoria Documental**
- 3. Antecedentes**
 - 3.1. Problemática**
 - 3.2. Propuesta de solución**
 - 3.3. Beneficios esperados del proyecto de la ECOVÍA**
- 4. Marco normativo aplicable a las acciones realizadas durante la ejecución del Programa, Proyecto o Asunto**
- 5. Vinculación del Programa, Proyecto o Asunto con el Plan Nacional de Desarrollo (PND) y Programas Sectoriales, Institucionales, Regionales y/o Especiales**
- 6. Síntesis Ejecutiva del Programa, Proyecto o Asunto**
- 7. Acciones realizadas**
 - 7.1. Programa de Trabajo**
 - 7.2. Presupuesto y calendario de gasto autorizado**
 - 7.3. Integración de expedientes**
 - 7.4. Informe Descrito de Erogación de Recursos, Informes mensuales por ejercicio fiscal**
 - 7.5. Informe descrito de erogación de recursos**
 - 7.5.1. Informe trimestral**
 - 7.5.2. Informe descrito de erogación de recursos, Cierre de los Ejercicios Anual**
- 8. Seguimiento y Control**
 - 8.1 Finiquitos de Contratos**
- 9. Resultados y Beneficios Alcanzados**
- 10. Informe final del servidor público de la dependencia o entidad, responsable de la elaboración de la memoria documental**

Anexos

Número	Fecha	Tema	Página
1	24 de junio de 2015	Cambio de Denominación del Compromiso	5
2	12 de junio de 2018	Cambio de Denominación del Compromiso	6
3	11 de noviembre de 2014	Suficiencia Presupuestaria	16
4	07 de enero de 2013	Solicitud del Secretario de Gabinete para dar celeridad a inicio de trabajos	20
5	30 de abril de 2013	Convenio de Reasignación 2013	21 y 23
6	13 de diciembre de 2013	Convenio con Banobras 2013	21 y 24
7	30 de abril 2013	Convenio de Reasignación 2015	22 y 24
8	21 de febrero 2013	Convenio Marco de Coordinación 2013	23
9	05 de julio de 2017	Convenio de Reasignación 2017	25
10	28 de febrero de 2018	Convenio de Reasignación 2018	25
11	13 de agosto de 2013	Oficio 047 Aportación Fonadin	25
12	1 de septiembre de 2016	Convenio Modificadorio	26
13	28 de julio de 2017	Acuerdo para garantizar la Continuidad del Convenio 2017	26
14	2013-2016	Reportes Mensuales 2013 y 2015	26 y 27
15	Agosto 2017- mayo 2018	Reportes Mensuales 2017	27
16	2013-2016	Reportes Trimestrales 2013 y 2015	28
17	2017	Reportes Trimestrales 2017	28
18	2018	Reportes Trimestrales 2018	28
19		Cierres anuales 2013, 2015 y 2017	29
20		Informes semanales	29
21	28 de octubre de 2015	finiquito	29

1. Presentación

Concepto	Descripción
<i>Nombre</i>	Línea 3 del Sistema de Transporte Colectivo Metrorrey.
<i>Objetivo del proyecto</i>	El proyecto de la Línea 3 del Sistema de Transporte Colectivo Metrorrey: Macroplaza-Apodaca, que realiza el Gobierno del Estado de Nuevo León propone ampliar la cobertura de los servicios del Sistema Integrado de Transporte del Área Metropolitana de Monterrey (SITME).
Características generales	
<i>Periodo de vigencia que se documenta</i>	Abril de 2013 a Agosto de 2018
<i>Ubicación geográfica</i>	Monterrey Apodaca cuya ubicación va desde la estación Zaragoza en las coordenadas de longitud 100.309180 Oriente, latitud 25.667825 Norte, hasta la estación Hospital Metropolitano en las coordenadas de longitud 100.272179 Oriente, latitud 25.714762 Norte
<i>Principales características técnicas</i>	Longitud 7.5 km: 6.9 km de viaducto elevado y 600 m de viaducto subterráneo. 8 estaciones de metro (elevadas) y 50 paradas a nivel en los tres corredores alimentadores. Material rodante: 26 carros de metro de 300 pasajeros para tren ligero.
<i>Unidades administrativas participantes</i>	Gobierno del Estado de Nuevo León; Secretaría de Hacienda y Crédito Público; Secretaría de Comunicaciones y Transportes; Sistema de Transporte Colectivo Metrorrey (acorde a sus correspondientes atribuciones).
Responsables de su elaboración	
<i>Nombre y firma del titular de la dependencia</i>	<hr style="width: 100%; border: 0.5px solid black;"/> <p>Ing. Antonio Zambrano Hernández Director General Adjunto</p>

2. Fundamento legal y objetivo de la Memoria Documental

2.1. Fundamento legal

- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, de fecha 5 de febrero de 1917; última reforma, 15 de septiembre de 2017.
- Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, con fecha 29 de diciembre de 1976; última reforma, 24 de abril de 2018.
- Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental, de fecha 09 de mayo de 2016, última reforma publicada el 27 de enero de 2017.
- Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, de fecha 30 de marzo 2006; última reforma, publicada el 30 de diciembre 2015.
- Ley de Planeación, publicada en el Diario Oficial de la Federación (DOF) el 5 de enero de 1983; última reforma, 16 de febrero de 2018.
- Ley de Adquisiciones, Arrendamientos y Servicios del Sector Público, publicada en el DOF el 4 de enero del 2000 y última reforma del 10 de noviembre de 2014.
- Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, publicada en el DOF el 4 de enero del 2000 y última reforma del 13 de enero de 2016.
- Ley de Vías Generales de Comunicación, publicada en el DOF el 19 febrero de 1940; última reforma, 18 de diciembre de 2015.
- Ley General de Bienes Nacionales, publicada en el DOF el 20 de mayo de 2004; última reforma, 19 de enero de 2018.
- Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, publicada en el DOF el 12 de mayo de 1995, última reforma publicada 24 de abril de 2018.
- Ley Federal de Archivos, artículos 1, 2, 4, fracciones I, II, V, XI, XVI, XX, XXIII; 5, 6 fracciones I, II, y III; 7, 14, 18 y 54.
- Ley General de Responsabilidades Administrativas, artículos 49, fracción V; y 52, 55.
- Ley Federal de Procedimiento Administrativo, artículos 3, fracción IV; 9, 15-A, fracciones I y II; y 17.
- Reglamento de la Ley de Adquisiciones, Arrendamientos y Servicios del Sector Público, publicado en el DOF el 28 de julio del 2010.
- Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, publicado en el DOF el 28 de julio del 2010.
- Reglamento del Servicio Ferroviario, publicado en el DOF el 30 de septiembre de 1996, última reforma publicada el 18 de agosto de 2016.
- Reglamento Interior de la SCT, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 08 de enero de 2009, última reforma publicada el 18 de agosto de 2016.

“Y demás relativos y aplicables”.

2.2. Objetivo de la Memoria Documental

La presente Memoria Documental se elabora con el propósito de informar y documentar las acciones y resultados obtenidos de la participación que el Gobierno Federal, a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, ha tenido en el desarrollo del proyecto, en lo correspondiente a la Transferencia de Recursos, seguimiento a los avances físicos y financieros, asesoramiento técnico y normativo aplicable a este tipo de proyecto, desde su planeación hasta la situación actual. Destacando su relevancia debido al impacto socio económico generado al ser un transporte masivo, seguro, competitivo y eficiente, que además ahorra tiempo de traslado a los usuarios, contribuye en la solución del congestionamiento vial, disminuyendo la contaminación ambiental y del excesivo consumo de energéticos, así como contribuir a la equidad social de la Zona Conurbada de Monterrey, al ofrecer un sistema de transporte integrado de forma física y tarifaria.

3. Antecedentes

El Área Metropolitana de Monterrey (AMM) tiene una población de 3.9 millones de habitantes y concentra el 86% de la población de todo el Estado, es la tercera zona metropolitana más poblada de México y todos los días se mueven 8.2 millones de viajes. Los viajes son atendidos con una red Metro de 32 km, unas 5,000 unidades de transporte público y 1.6 millones de vehículos registrados. El resultado es que la participación modal ha caído constantemente desde mediados de los años 90 del siglo pasado en favor del automóvil particular hasta llegar a una participación del orden del 50%. Este dato de participación modal tiene otras expresiones afines o paralelas: en el periodo de 2000 – 2005 se registró una tasa de crecimiento en el número de vehículos del 8.5% anual, muy superior al crecimiento poblacional del mismo periodo (2.1%) y al crecimiento del parque vehicular nacional, 7.2%; mientras que la media nacional es de 214 vehículos por cada mil habitantes (INEGI 2012), en el área era de 403 en el año 2005.

Uno de los principales esfuerzos para revertir tal tendencia fue la creación del Sistema de Transporte Colectivo Metrorrey (STC Metrorrey) en 1987 a tal efecto se planteó un Plan Maestro con 4 líneas y dos extensiones para llegar a una longitud de 84 Km. Esta red debería estar completa en el año 2000 y atender una demanda del 15% de todos los viajes del AMM.

Como consecuencia de lo anterior, se impulsó el proyecto de Línea 3 de Metrorrey como parte del Compromiso de Gobierno CG-033, el cual tuvo un registro en la cartera de Inversiones número 12096390009 en septiembre del 2012 con la denominación original “Construcción, junto con el Gobierno Estatal, de las líneas 3 y 4 del metro, así como apoyo a los proyectos de Ecovía”. Los trabajos iniciaron en octubre del 2013.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes a través de la entonces Dirección General de Transporte Ferroviario y Multimodal, ahora Dirección General de Desarrollo Ferroviario y Multimodal, asesoró y dio seguimiento desde el inicio del proyecto, llevando a cabo la revisión de los Estudios de Pre-inversión, así como la gestión correspondiente hasta su publicación en la Cartera de Inversiones de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público. Asimismo elaboró los Convenios de Reasignación para la obtención de recursos, con los cuales se pudieran iniciar los trabajos del proyecto, toda vez que teniendo el recurso, realizó los trámites pertinentes para su transferencia al Estado, y este último pudiera iniciar con la obra.

Como parte de las obligaciones adquiridas en los Convenios de Reasignación, la Dirección General de Desarrollo Ferroviario y Multimodal, dio seguimiento de la erogación correcta de los recursos aplicados para dicho objetivo a través de informes físicos-financieros que la Entidad enviaba periódicamente, así como, visitas de supervisión al lugar de los trabajos para corroborar los avances reportados.

El 24 de junio de 2015, a solicitud del Secretario de Comunicaciones y Transportes, el C. Gerardo Ruiz Esparza, queda registrado mediante oficio OPR/STG/0101/2015 el cambio de denominación del Compromiso a “Construcción, junto con el Gobierno

Estatad, de la línea 3 y proyecto de la línea 4 del metro, así como apoyo a los proyectos de Ecovía” **(Anexo 1)**

El 12 de junio de 2018, a solicitud del Secretario de Comunicaciones y Transportes, el C. Gerardo Ruiz Esparza, queda registrada mediante oficio CGPG/STG/098/2018 el cambio de denominación del compromiso, para quedar como: “Avanzar en la Construcción, junto con el Gobierno Estatal, de la línea 3 y proyecto de la línea 4 del metro, así como apoyo a los proyectos de Ecovía”. Cabe hacer mención, que a la fecha se continúan los trabajos de la obra en comento. **(Anexo 2)**

3.1. Problemática

El crecimiento de la población de la zona, derivado de la migración de partes aledañas al Área Metropolitana de Monterrey (AMM) en los últimos cuarenta años se ha dado cada vez con mayor dispersión, provocando el alargamiento de los viajes de las personas y un mayor costo para la provisión de los servicios públicos entre ellos el transporte. Esto se ve reflejado en el número de habitantes por hectárea, que de 1970 al 2007 disminuyó de 95 a 48. El proceso urbano descrito, en asociación con los niveles de ingreso de la población del AMM ha provocado que la preferencia de los usuarios por los distintos modos de transporte crezca en favor del auto particular, de tal forma que en diez años (de 1995 al 2005) el automóvil incrementó su participación en poco más de 14 puntos porcentuales a costa de la caída en la participación del transporte urbano de más de 18 puntos. En contraste el registro de automóviles crece significativamente de tal manera que el parque automotor, al finalizar el año 2012, superó los dos millones cien mil vehículos, según datos del INEGI.

En otro enfoque, se destaca que los servicios de transporte público deberían reunir las siguientes características para ser competitivos: tener una amplia cobertura, ser regulares, amplios horarios de servicios, limpios, seguros y asequibles. De entre estas variables destacan las de velocidad, o tiempo de viaje, y el costo del transporte público tradicional.

En el primer caso, a pesar de que la velocidad media del transporte público no es tan baja (18 km/he), el resultado es que el diferencial entre los tiempos de viaje promedio es de 23 minutos en favor de los autos. Las diferencias se agudizan si se compara el tiempo de viaje percibido por los usuarios del transporte público de estrato bajo (55 min.) contra los usuarios de autos particulares de estrato alto (25 min.) en ese caso el diferencial de tiempos de viaje es de 30 minutos en favor del auto particular¹.

Respecto de los costos de viaje se puede decir que la tarifa promedio ponderada del transporte público es de \$8.75 por viaje (tarifa plana) y que los usuarios deben pagar cada vez que transbordan. En una aproximación simple se puede decir que si el costo de un viaje es de \$8.75 y el porcentaje de transbordos en el Área Metropolitana de

¹ Plan Sectorial de Transporte y Vialidad. P. 117. Periódico Oficial del Estado 25 de septiembre de 2007. La focalización por medio y por estrato procede de la Encuesta Origen – Destino (CETV 2005).

Monterrey es del 34% entonces el costo promedio de los viajes es de \$11.72; otra fuente, la encuesta que se hizo a usuarios de transporte público para actualizar el Plan Maestro del STC Metrorrey (2010), indica un costo medio de viaje de \$13.50. Independientemente de la precisión de estas estimaciones lo cierto es que los costos de transporte público inciden

fuertemente en el gasto familiar entre un 7.8 y un 9.7% entre el decil I y el decil VI². En contraste la tarifa de los servicios Metro es de \$4.50 y permite transbordos sin cargo entre sus servicios; el propósito a corto plazo es lograr un aumento en la tarifa ponderada de \$7.50, que representa un 85% de la tarifa del sistema tradicional.

En este plano de la problemática, se puede concluir que invirtiendo en vialidades no se mejora la movilidad en el AMM, por lo que se torna pertinente un cambio en la política pública y la alternativa es invertir en Sistemas de Transporte Masivo.

En el otro plano de la problemática, que está particularmente focalizado en el corredor intervenido, se pueden identificar las siguientes características por atender y resolver:

- a) Una oferta de transporte limitada, por su composición y por su capacidad diferente (midibuses y autobuses).
- b) Desorden y congestión viales.
- c) Falta de certidumbre en el tiempo de traslado de los usuarios del transporte público y privado.
- d) Externalidades en materia de emisiones contaminantes y de accidentes por excesos en vehículos-km de los vehículos de transporte público.

3.2. Propuesta de solución

Con el propósito de dotar a la población de una alternativa de transporte masivo, que mejore sustancialmente las condiciones actuales de la prestación del servicio de transporte público, el gobierno del Estado de Nuevo León a través de Metrorrey, ha puesto en marcha los proyectos que permitan desarrollar nuevos sistemas de transporte masivo tipo BRT (Bus Rapid Transit) y Metro Ligerero (LRT o Light Rail Train) para el corredor L3 y los municipios en su entorno.

Se propone la implantación de la Línea 3 establecida en el Plan Maestro del Metro, con un crecimiento total del viaducto de 7.5 km, desde la estación Zaragoza hasta el Hospital Metropolitano, de los cuales 600 m son subterráneos y 6.9 km de viaducto elevado.

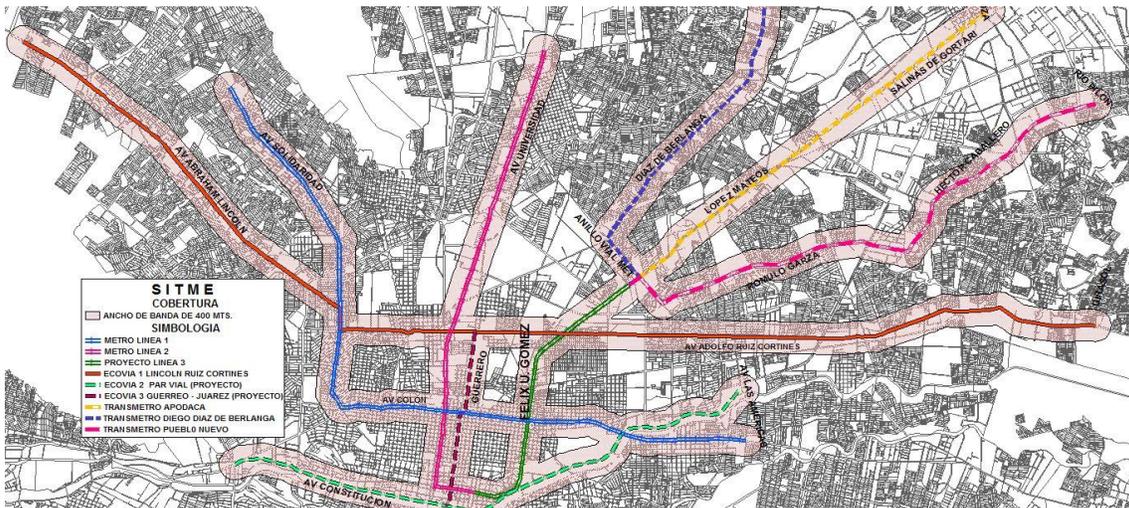
El Sistema de la Línea 3 incluye 34 km de tres TRANSMETROS que llegarán a la estación Hospital Metropolitano para un transbordo coordinado, alcanzando las zonas más densamente pobladas del Noreste del AMM, distribuidos de la siguiente forma:

² Ibídem. Cuadro 27 p. 114

Diego Díaz de Berlanga – Concordia	9.5 km
Adolfo López Mateos – Casco de Apodaca	11.0 km
Rómulo Garza – Pueblo Nuevo	13.5 km

Es decir, el sistema crece 41.5 km de longitud desde la Macroplaza (estación Zaragoza) en el Municipio de Monterrey hasta las zonas más densamente pobladas de Apodaca.

Figura 1. Trazo de la Línea L-3. Cobertura Directa



Fuente: CETyV

3.3. Beneficios esperados del proyecto, denominado CG-033 Avanzar en la Construcción junto con el Gobierno Estatal de la línea 3 y proyecto de la línea 4 del metro, así como apoyo a los proyectos de Ecovía.

La construcción de la línea 3 del Metro permitirá conectar directamente y sin transbordos con la línea 2 en la estación Zaragoza, por lo que los usuarios de la línea 3 que tengan origen inicial en Hospital Metropolitano, en la Av. López Mateos y/o estaciones intermedias, podrán tener la opción de continuar por la línea 2 a lo largo de 12.2 km de longitud que tiene esta línea, y que además permitirá conectar el Noreste del Área Metropolitana de Monterrey (AMM) con los principales destinos de viaje. Se logrará una conexión más eficiente entre las áreas urbanas de mayor crecimiento con el centro de la Metrópoli.

El sistema Metro se encontrará interconectado a la Ecovía, aumentando su cobertura longitudinal de 32 a 62.1 kilómetros y de esta manera el usuario tendrá disponibles más destinos con el mismo boleto (integración tarifaria).

De igual manera, la Línea se enlazaría con el Sistema de Transporte Transmetro, con lo cual se sumarían 34 kilómetros más de conexión y, con ello, la extensión total de esa ruta será de 41.5 kilómetros, beneficiando inicialmente a más de 280,000 pasajeros, principalmente, de los municipios de San Nicolás y Apodaca.

El usuario contará con un servicio de transporte público rápido, seguro y confiable. Se obtendrá una reducción de un 50% en los tiempos de traslado para el usuario. Se estiman ahorros de 12 millones horas-hombre, que se traducirá en menos tiempo de traslado para trabajadores y estudiantes.

Las estaciones tendrán accesibilidad universal, ya que serán elevadas para estar a la misma altura de los andenes y el transbordo sea directo, por lo que las personas de la tercera edad o con alguna discapacidad no tendrán problemas.

Además, la implementación de este proyecto traerá una reestructuración de 47 rutas de transporte público, lo que mejorará la vialidad del automovilista en el corredor, y disminuirán los costos de operación de las unidades de transporte.

Ambientalmente, el proyecto propiciará ahorros significativos en las emisiones contaminantes sobre el corredor. Se espera una reducción de 50 mil toneladas de bióxido de carbono al año.

4. Marco normativo aplicable a las acciones realizadas durante la ejecución del Programa

- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, de fecha 5 de febrero de 2017. Artículos 25 y 28.
- Ley Orgánica de la Administración Pública Federal. Artículos 26, 31 y 36.
- Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria y su Reglamento, artículos 50 y 147, respectivamente.
- Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental, de fecha 11 de junio del 2002. Artículos 5, 6, 7, 10, 13 al 19.
- Ley General de Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente, de fecha 20 de enero de 1988; última reforma 9 de enero de 2015. Artículo 28.
- Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, última reforma 13 de enero de 2016, y su Reglamento, en su parte aplicable.
- Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, de fecha 12 de mayo de 1995. Artículos 1, 7, 10, 12 y 13.
- Reglamento del servicio Ferroviario, de fecha 25 de enero de 2001. Artículos 1 y 4. Última reforma 15 de diciembre de 2015.
- Reglamento Interior de la SCT. Artículos 7, fracción IV; 10, fracción V; y 23, última reforma 9 de junio del 2003.
- Lineamientos para el Registro en Cartera de Programas y Proyectos de Inversión, publicados en el DOF el 18 de marzo de 2008, última reforma 30 de diciembre de 2013.
- Lineamientos para la Elaboración y presentación de los Análisis Costo Beneficio de los Programas y proyectos de Inversión, publicados en el DOF el 18 de marzo de 2008, última reforma 30 de diciembre de 2013.
- Ley de Planeación. Artículos 9, 16, 23 y 29.
- Ley de Adquisiciones, Arrendamientos y Servicios del Sector Público. Artículos 26, 26 Bis, 26 Ter, 28, 29, 30, 32 al 38.

- Ley General de Bienes Nacionales. Artículos 2, 3, 4, 6, 8, 9, 13, 16, 18, 19, 28 fracción V, 72 al 77.
- Ley de Presupuesto, Contabilidad y Gasto Público Federal y su Reglamento.
- Reglamento de la Ley de Adquisiciones, Arrendamientos y Servicios del Sector Público, publicado en el DOF el 28 de julio de 2010.
- Lineamientos para la elaboración e integración de Libros Blancos y de Memorias Documentales, publicados en el DOF el 10 de octubre de 2011.
- Presupuesto de Egresos de la Federación para los Ejercicios Fiscales 2013, 2014, 2015, 2016, 2017 y 2018

5. Vinculación del Proyecto con el Plan Nacional de Desarrollo (PND) y Programas Sectoriales, Institucionales, Regionales y/o Especiales.

5.1. Plan Nacional de Desarrollo (PND) 2013-2018

El artículo 26 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos establece las bases para el Sistema de Planeación Democrática del Desarrollo Nacional. Es en este precepto constitucional en donde se determina como instrumento fundamental el Plan Nacional de Desarrollo y se ordenan sistemáticamente las acciones a cargo del Gobierno.

El Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018 (PND) expone la ruta que el Gobierno de la República se ha trazado para contribuir, de manera más eficaz, a que todos juntos podamos lograr que México alcance su máximo potencial. Para lograr lo anterior, se establecen como Metas Nacionales:

- I. México en Paz
- II. México Incluyente
- III. México con Educación de Calidad
- IV. México Próspero
- V. México con Responsabilidad Global

Como parte de la cuarta Meta, “México Próspero”, en el apartado de Infraestructura de Transporte y Logística, se destaca que una infraestructura adecuada potencia la capacidad productiva del país y abre nuevas oportunidades de desarrollo para la población. Se plantea mejorar la movilidad urbana en las ciudades mexicanas, ya que existe una alta tasa de motorización, expansión urbana con baja densidad y en algunos casos no se cuenta con la suficiente infraestructura de transporte urbano masivo.

Dentro del plan de acción para eliminar las trabas que limitan el potencial productivo del país, para incrementar y democratizar la productividad se propone contar con una infraestructura de transporte que se refleje en menores costos para realizar la actividad económica y que genere una logística más dinámica. Para lograr esto es necesario ampliar y conservar la infraestructura de los diferentes modos de transporte, mejorar su

conectividad bajo criterios estratégicos y de eficiencia, promover un mayor uso del transporte público en sistemas integrados de movilidad, así como garantizar más seguridad y menor accidentalidad en las vías de comunicación.

Plan Nacional de Desarrollo (PND) 2013-2018, establece los objetivos, estrategias y líneas de acción para alcanzar las Metas Nacionales y llevar a México a su máximo potencial. De entre 31 objetivos, 118 estrategias y 819 líneas de acción, el tema de transporte urbano masivo queda comprendido dentro de lo siguiente:

Meta	II. México Incluyente
Objetivo	II.5. Proveer un entorno adecuado para el desarrollo de una vida digna.
Estrategia	II.5.1 Transitar hacia un Modelo de Desarrollo Urbano Sustentable e Inteligente que procure vivienda digna para los mexicanos.
Líneas de acción	a) Fomentar una movilidad urbana sustentable con apoyo de proyectos de transporte público masivo, y que promueva el uso de transporte no motorizado.

Meta	IV. México Próspero
Objetivo	IV.4. Impulsar y orientar un crecimiento verde incluyente y facilitador que preserve nuestro patrimonio natural al mismo tiempo que genere riqueza, competitividad y empleo.
Estrategia	IV.4.1 Implementar una política integral de desarrollo que vincule la sustentabilidad ambiental con costos y beneficios para la sociedad.
Líneas de acción	b) Promover el uso y consumo de productos amigables con el medio ambiente y de tecnologías limpias, eficientes y de bajo carbono.
Estrategia	IV.4.3 Fortalecer la política nacional de cambio climático y cuidado al medio ambiente para transitar hacia una economía competitiva, sustentable, resiliente y de bajo carbono.
Líneas de acción	c) Acelerar el tránsito hacia un desarrollo bajo en carbono en los sectores productivos primarios, industriales y de la construcción, así como en los servicios urbanos, turísticos y de transporte. d) Promover el uso de sistemas y tecnologías avanzadas, de alta eficiencia energética y de baja o nula generación de contaminantes o compuestos de efecto invernadero.

	e) Contribuir a mejorar la calidad del aire, y reducir emisiones de compuestos de efecto invernadero mediante combustibles más eficientes, programas de movilidad sustentable y la eliminación de los apoyos ineficientes a los usuarios de los combustibles fósiles.
Objetivo	IV.9. Contar con una infraestructura de transporte que se refleje en menores costos para realizar la actividad económica.
Estrategia	IV.9.1 Modernizar, ampliar y conservar la infraestructura de los diferentes modos de transporte, así como mejorar su conectividad bajo criterios estratégicos y de eficiencia.
Líneas de acción	<p>f) Mejorar la movilidad de las ciudades mediante sistemas de transporte urbano masivo, congruentes con el desarrollo urbano sustentable, aprovechando las tecnologías para optimizar el desplazamiento de las personas.</p> <p>g) Fomentar el uso del transporte público masivo mediante medidas complementarias de transporte peatonal, de utilización de bicicletas y racionalización del uso de automóvil.</p>

Así, el proyecto de la presente Memoria Documental, el cual tiene por objeto documentar las acciones llevadas a cabo para la implementación de la Línea 3 del Sistema de Transporte Colectivo Metrorrey, se encuentra alineado a este instrumento fundamental de Planeación.

5.2. Programa Nacional de Infraestructura 2013-2018 (PNI)

Del Plan Nacional de Desarrollo se deriva el Programa Nacional de Infraestructura 2013-2018, el cual 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.

La infraestructura en el sector comunicaciones y transportes promueve el desarrollo regional equilibrado, al eficiente la movilidad, reducir los costos de traslado y permitir que los bienes lleguen a su destino oportunamente. Dentro de la cobertura de este sector, se incluye lo referente al transporte urbano masivo, con el que se busca dar solución al problema de ciudades cada vez más dispersas con distancias y tiempos de recorrido cada vez mayores, que han propiciado un mayor uso del automóvil, que a su vez genera congestión vial y externalidades medioambientales. Por lo tanto, la movilidad de pasajeros en transporte masivo urbano tipo BRT (por sus siglas en inglés), así como trenes ligeros y metros, representa un área de oportunidad para dar solución al problema y mejorar la calidad de vida de las personas, gracias a que pueden generar traslados más seguros, rápidos y de bajo impacto ambiental.

Para atender las prioridades nacionales plasmadas en el PND 2013-2018, el objetivo del Sector Comunicaciones y Transportes cuenta con tres estrategias y 11 líneas de acción que prioriza los aspectos más críticos para llevar a México a su máximo potencial:

1. México como Plataforma Logística global.
2. México con una Movilidad de Pasajeros moderna.
3. México con Acceso Universal a la Banda Ancha.

En específico, el proyecto objeto de esta Memoria Documental, queda alineado dentro de la segunda estrategia:

Estrategia 1.2.	Generar infraestructura para una movilidad de pasajeros moderna, integral, ágil, segura, sustentable e incluyente.
Líneas de Acción:	<p>1.2.1 Promover el desarrollo de infraestructura que contribuya al crecimiento de localidades además de brindarles una mayor accesibilidad a los servicios.</p> <p>1.2.2 Avanzar en la movilidad urbana sustentable mediante sistemas integrados de transporte que garanticen rapidez y seguridad del viaje puerta a puerta.</p> <p>1.2.3 Potenciar el transporte interurbano de pasajeros a través del relanzamiento del ferrocarril de pasajeros.</p> <p>1.2.4 Desarrollar y promover obras de infraestructura que contribuyan al crecimiento del turismo en el país.</p>

Para lograr lo anterior, se plantea la realización de varios proyectos de inversión, dentro de los cuales se encuentra la construcción junto con el Gobierno Estatal de la Línea 3 y elaboración del proyecto de la Línea 4 así como apoyo a los proyectos de Eco vía en Monterrey.

5.3. Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2013-2018

El Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2013-2018 desarrolla la visión de llevar a México a su máximo potencial y contribuye al cumplimiento de las Metas Nacionales del PND 2013-2018.

El Programa retoma las líneas de acción del sector comunicaciones y transportes contenidas en el Plan Nacional de Desarrollo; en particular, tratándose del transporte masivo: *“Coadyuvar al desarrollo urbano sustentable mejorando I) la movilidad urbana motorizada, II) fomentando el uso del transporte público no motorizado, III) fomentando el uso racional del automóvil”*

En la sección III de este Programa, “Objetivos, Estrategias y Líneas de Acción”, numeral 2 “Estrategias y líneas de acción”, dentro del objetivo 3 que se refiere a generar condiciones para una movilidad de personas integral, ágil, segura, sustentable e incluyente, que incremente la calidad de vida, se encuentran las siguientes estrategias:

Estrategia 3.1.	Promover la implementación de sistemas integrados de transporte urbano e interurbano de calidad como eje rector del desarrollo de infraestructura
Estrategia 3.2.	Optimizar el desplazamiento urbano de personas mediante sistemas integrados de transporte que garanticen rapidez y seguridad del viaje puerta a puerta
Estrategia 3.3.	Potenciar la inversión en proyectos de transporte sustentable, mediante una estrategia sólida de rentabilidad socioeconómica y beneficios ambientales

5.4. Plan Estatal de Desarrollo 2010-2015 (PED)

El Plan Estatal de Desarrollo es el documento que integra todas las acciones que contempla llevar a cabo el gobierno del estado de Nuevo León del 2010 al 2015; en este documento en el punto 7.3.11 *Modernización y racionalización del transporte público*, contempla lo siguiente: “*Invertir prioritariamente en la ampliación de la Red Maestra del Metro para que sea la columna vertebral del Sistema Integrado de Transporte del Área Metropolitana de Monterrey*” y “*Ordenar el transporte colectivo mediante la optimización de rutas y su coordinación con el Sistema Metro*”, pretendiendo dar solución al problema de movilidad de pasajeros en sus diferentes orígenes y destinos.

5.5. Plan Sectorial de Transporte y Vialidad (PSTV)

El Plan Sectorial de Transporte y Vialidad del Área Metropolitana de Monterrey 2008-2030, refiere que es necesario detener el crecimiento del uso del automóvil particular, y para eso se requiere un Sistema Integrado de Transporte Metropolitano (SITME) con altos estándares de calidad, sistema de prepago e infraestructura especializada para el transporte público, que lo hagan competitivo en tiempo de traslado y calidad respecto al auto.

El PSTV tiene una visión de fondo e incluyente, con iniciativas para incentivar un modelo de desarrollo urbano basado en usos de suelo mixto y alta densidad poblacional orientada al transporte público, que incorpore medios no motorizados a las redes de transporte, manejo del tránsito y medidas de carácter ambiental.

6. Síntesis Ejecutiva del Programa

El 2 de marzo de 2009, el entonces gobernador de Nuevo León, José Natividad González Paras anunció que la etapa de la Línea 3 del Metro sería desde el municipio de Santa Catarina hasta el Aeropuerto Internacional Mariano Escobedo ubicado en el municipio de Apodaca.

El 28 de enero de 2010, en rueda de prensa autoridades de Metrorrey dieron a conocer que sería altamente probable que el proyecto de la Línea 3 del Metro, se realizaría hacia el municipio de Apodaca.

En el plan sujeto a cambios, la Línea 3 del Metro constaría de 14 estaciones elevadas, las cuales se ubicarían a lo largo de las Avenidas Félix U. Gómez, Los Ángeles, Rómulo Garza y Miguel Alemán. El costo del proyecto sería de 650 millones de dólares y los estudios de factibilidad concluirían en un lapso de ocho meses, informó el Sistema de Transporte Colectivo Metrorrey.

El 19 de enero de 2012, el gobernador Rodrigo Medina anunció que para junio de ese año, se tendrían los estudios de la Línea 3. De cumplirse la proyección hecha por el Gobierno del Estado, los estudios preliminares y de ingeniería estarían a mediados de ese año y cuyas obras se informó podrían alcanzar una inversión de 655 millones de dólares.

Sin embargo, el 20 de julio 2012, el proyecto del gobierno para la Línea 3 contempló un viaducto elevado, pero con autobuses en lugar de tren ligero. Además de un incremento del 66 por ciento a las tarifas.

El BERTRO Monterrey – Apodaca, como el gobierno bautizó a este proyecto, se pretendió que fuera operado a través de autobuses articulados que circularían sobre un viaducto elevado. Se elaboraron estudios de movilidad y de impacto ambiental y vial para este proyecto, por medio de la firma de Consultoría Felipe Ochoa y Asociados, S.C.



El 18 de octubre de 2012, el plan de construir un viaducto elevado del centro de Monterrey al municipio de Apodaca para que circularan autobuses fue suspendido por las autoridades de Monterrey. El Gobierno del Estado decidió concretar la Línea 3 con un sistema LRT (Light Rail Transit), un tren ligero como el que existe actualmente en las Líneas 1 y 2 del Metro regiomontano.

La Línea 3 del Metro de Monterrey es un proyecto promovido por el Lic. Enrique Peña Nieto, quien desde tiempos de campaña hizo el compromiso No. CG-033, para llevarlo a cabo. Este compromiso lo ratificó en su primera visita a la entidad como Presidente electo, en diciembre de 2012.

El 6 de diciembre de 2012, con una inversión de 5,692 millones de pesos arrancarían en la entidad la construcción de la Línea 3 del Metro durante el segundo semestre del 2013.

Los trabajos se realizarían por cerca de dos años y medio. El secretario de Desarrollo Sustentable de la entidad, Fernando Gutiérrez, explicó que la Línea 3 del Metro tendría una longitud de 7.5 kilómetros dividido en nueve estaciones. Partiría de la base de Zaragoza de la Línea 2, ubicada en la Macroplaza, para continuar alrededor de 600 metros en forma subterránea por el Barrio Antiguo y, después, avanzar de forma elevada hasta llegar al Hospital Metropolitano en el municipio de San Nicolás.

Aunque el proyecto original de la Línea 3 del Metro contemplaba nueve estaciones, el Estado decidió eliminar la ubicada en el Barrio Antiguo, al considerarla inviable por dificultades técnicas.

El 21 de febrero de 2013, la SCT y el Gobierno del Estado de Nuevo León firmaron el Convenio Marco de Coordinación de Acciones para la ejecución del proyecto de la línea 3.

En abril de 2013 el Consejo Estatal de Transporte de N.L. elaboró un nuevo Análisis de Costo Beneficio considerando modificaciones en trazo, longitud y material rodante (de BERTRO a METRO), con objeto de hacerlo compatible y dar continuidad con el mismo sistema de Metro existente.

El 30 de julio de 2014 se publicó el fallo de la licitación de la construcción de carros de metro en la cual resultó ganadora la empresa CAF. La entrega de los carros de Metro quedó sujeta a la autorización del crédito otorgado por BANOBRAS. Asimismo, se solicitó que el Gobierno del Estado de Nuevo León garantizara el déficit de operación de Monterrey para que BANOBRAS otorgara el crédito para los carros de Metro.

El 11 de noviembre de 2014, mediante Oficio **No. 4.3.- 1374/14. La Directora de Administración C.P. Leticia Merlos Hernández** por ausencia del El Director General de la antes Dirección de Transporte Ferroviario y Multimodal, ahora Dirección General de Desarrollo Ferroviario y Multimodal, le comunica al M.A.P. Rodrigo Ramírez Reyes, Oficial Mayor en la Secretaría de Comunicaciones y Transportes que “ Como es de su conocimiento, la Dirección General de Transporte Ferroviario y Multimodal en coordinación con el Centro SCT Nuevo León, tiene bajo su responsabilidad la ejecución

del Proyecto “Línea 3 del Sistema de Transporte Colectivo Metrorrey”, para lo cual la Secretaría de Hacienda y Crédito Público autorizó recursos en la clave de cartera 120966390009. **(Anexo 3)**

De igual forma, con base en los “Lineamientos para el ejercicio eficaz, transparente, ágil y eficiente de los recursos que transfieren las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal a las entidades federativas mediante Convenios de Coordinación en Materia de Reasignación de Recursos”, indica en sus Disposiciones Generales, punto 4, que se deberá obtener el dictamen de suficiencia presupuestaria de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público; razón por la cual solicito atentamente su intervención a fin de que se obtenga de la Dirección General de Programación y Presupuesto “B”, El Dictamen de Suficiencia Presupuestaria del citado Proyecto cuya clave presupuestaria se describe a continuación:

Línea 3 del Sistema de Transporte Colectivo Metrorrey
(Mdp)

Ciclo	R	U D	U R	F	F N	S F	R G	AI	M	P P	Ptd a	T G	F F	U T	G	CC	E F	Impo rte
2014	09	311	639	3	5	03	00	006	K	040	62601	3	1	40	19	120966390009	19	171

En marzo de 2015, la Secretaría de Desarrollo Sustentable presenta actualización del Análisis Costo Beneficio, en consideración a la actualización de precios y alcances identificados en el mes de noviembre de 2013, considerando el importe autorizado de suficiencia presupuestal incluido en oficio del 21 de noviembre de 2013 suscrito por el Secretario de Finanzas y Tesorero General del Estado.

El 15 de abril de 2015, se actualizó el registro del proyecto en la cartera de la Unidad de Inversiones de la SHCP.

El 30 de abril de 2015 la SCT y el Gobierno del Estado de Nuevo León firmaron el Convenio de coordinación en materia de reasignación de recursos, con el objeto de transferir recursos presupuestarios federales a esa Entidad Federativa, por un monto de 1,000 mdp.

El 15 de mayo de 2015, mediante el Convenio de Reasignación de Recursos se otorgaron 700 mdp al Estado de Nuevo León de los 1,000 mdp asignados en el PEF 2015.

El 24 de junio de 2015, quedó notificado el cambio de denominación de proyecto.

El 10 de agosto de 2015, mediante el Convenio de Reasignación de Recursos se otorgaron 300 mdp restantes al Estado de Nuevo León.

Por lo tanto:

6.1. QUE SE HIZO

Se concluyó la obra civil y se continúa avanzando en la infraestructura de Línea 3 del Metro la cual permitió mejorar la movilidad del área metropolitana, beneficiando a poco más de 280 mil pasajeros diariamente, a través de varias soluciones, mismas que se ilustran a continuación:

Tramo elevado de la Línea 3 del Metro.



Túnel Línea 3 del Metro



La Línea 3 del Metro tiene una longitud de 7.5 kilómetros, divididos en:

- 600 metros de tramo subterráneo de Zaragoza – Barrio Antiguo.
- 6.9 km de tramo elevado de Macroplaza – Hospital Metropolitano.
- 215 metros de transición.

Cuenta con 8 estaciones de abordaje y descenso de pasajeros.



Contará con 26 vagones climatizados.

Incluye una red de 68 kilómetros para Transmetro a través de tres rutas dirigidas a zonas de alta concentración poblacional siendo estas:

- Diego Díaz de Berlanga
- Adolfo López Mateos
- Rómulo Garza.
-

6.2. Etapas del desarrollo del proyecto

Tramo Subterráneo - Túnel

Ubicación: Padre Mier de Diego de Montemayor hasta la lateral de la avenida Constitución, en la zona del Barrio Antiguo | Longitud: 880 metros en total | Inversión: 330 mdp | Constructora: Maíz Mier | Inicio: 01 de Octubre de 2013

Tramo elevado

Ubicación: Av. Félix U. Gómez desde Av. Constitución hasta el Anillo Vial Juan Pablo II, donde la calle cambia de nombre a Adolfo López Mateos, frente a Hospital

Metropolitano | Longitud: 6 mil 650 metros | Inversión: 2 mil 700 mdp | Constructoras: Alstom, Moyeda | Inicio: 12 de Noviembre de 2013.

6.3. POR QUE SE HIZO

Para mejorar el comportamiento de movilidad del transporte en el Área Metropolitana de Monterrey, mismo que antes de la ejecución del Proyecto se componía de:

- 6 millones y medio de viajes motorizados en la Zona Metropolitana.
- 50 por ciento de los viajes motorizados se realizaban en automóviles que corresponde a 2 millones de vehículos con 1.1 pasajeros por automóvil en promedio.
- 50 por ciento de los viajes motorizados se realizan en transporte público correspondiente a 40 mil unidades (Taxis, camiones urbanos, vagones del metro).
- Los 2 millones de vehículos particulares acaparan el 90% de la infraestructura vial, mientras que las 40 mil unidades de transporte público ocupan el 10% restante.

6.4. PARA QUE SE HIZO:

- Beneficiar directamente a más de 280 mil pasajeros incluyendo las líneas de Transmetro.
- Favorecer a habitantes de los municipios
 - Monterrey
 - San Nicolás de los Garza
 - Guadalupe
 - Apodaca
- Lograr una conexión más eficiente entre las áreas urbanas de mayor crecimiento con el centro de la Metrópoli.
- Lograr ahorros del orden de 12 millones horas-hombre, que se traducirá en menos tiempo de traslado para trabajadores y estudiantes.
- Conectar las Líneas 1 y 2 del Metro, además de Ecovía.
- Optimizar el costo, ya que con un mismo boleto se amplía el abanico de destinos en un Sistema Integral de Transporte Público que será de 540 kilómetros.

- Reducir las emisiones de gases de efecto invernadero por 30 mil 609 toneladas de CO² al año, por ser un sistema de transporte sustentable.

- Lograr que los accesos a las estaciones sean universales, ya que son elevadas para estar a la misma altura de los andenes y el transbordo sea directo, por lo que las personas de la tercera edad o con alguna discapacidad no tendrán problema.

7. Acciones realizadas

El 24 de febrero de 2010, el Representante del Gobierno de Nuevo León, "...le envía al Subsecretario de Transportes en la Secretaría de Comunicaciones y Transporte, la justificación económica del proyecto: estudios para la ampliación del metro, Nuevo León, elaborada por el sistema de transporte colectivo Metrorrey, que forma parte de los proyectos estratégicos de la actual administración estatal..."

Por diversas circunstancias el proyecto no se concretó, y fue hasta la llegada en el año 2012 del Sr. Presidente Electo de los Estados Unidos Mexicanos, de tal manera de que, "... al inicio del gobierno informó desde Palacio Nacional, trece decisiones presidenciales, destacando entre ellas la novena, donde estableció que México volverá a tener trenes de pasajeros para conectar las ciudades, para lo cual, instruyó al Secretario de Comunicaciones y Transportes, impulsar el proyecto de la Línea 3 del Sistema de Transporte Colectivo Metrorrey..."

7.1. Programa de Trabajo

Dando inicio con las actividades descritas a continuación

- El 07 de enero de 2013 mediante oficio **OPR/STG/014/2013**, el Secretario Técnico del Gabinete del Gobierno de la República, comunica al Sr. Secretario de Comunicaciones y Transportes, que "Como es de su conocimiento, el Lic. Enrique Peña Nieto, Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, durante el evento de "Graduación de la cuarta generación de la Guardia Civil", realizado el 06 de diciembre de 2012, en Monterrey, Nuevo León, instruyó para que **"En coordinación estrecha con el Lic. Rodrigo Medina de la Cruz, Gobernador Constitucional del Estado, se dé celeridad y de inmediato se inicien los trabajos, de proyecto y de inversión, para materializar la línea 3 del metro"**, mismo que forma parte de los compromisos de gobierno. Cabe mencionar que dicha instrucción quedará registrada con el código IP-003.**(Anexo 4)**

En este sentido, atendiendo las indicaciones del C. Presidente de la República, le solicito de manera respetuosa informar a esta Secretaría Técnica los avances y la prospectiva para su cumplimiento.

- Conforme a lo anterior y a fin de dar atención a lo instruido por el C. Ejecutivo Federal, se sostuvieron diversas pláticas y reuniones, para determinar las líneas de coordinación y acciones necesarias, para dar cumplimiento a las instrucciones de la superioridad, concluyéndose que, se suscribirían Convenios Marco de Coordinación de Acciones

- CONVENIO DE COORDINACIÓN DE ACCIONES QUE CELEBRAN POR UNA PARTE EL EJECUTIVO FEDERAL A TRAVÉS DE LA SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES Y POR OTRA PARTE EL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE NUEVO LEÓN, ASISTIDOS POR EL SECRETARIO GENERAL DE GOBIERNO Y EL SECRETARIO DE DESARROLLO SUSTENTABLE, DE FECHA 21 DE FEBRERO DE 2013.
- Conforme a lo anterior y a fin de dar atención a lo instruido por el C. Ejecutivo Federal, se sostuvieron diversas pláticas y reuniones, para determinar las líneas de coordinación y acciones necesarias, para dar cumplimiento a las instrucciones de la superioridad, concluyéndose que, se suscribirían Convenios de Coordinación en Materia de Reasignación de Recursos.
- CONVENIO DE COORDINACIÓN EN MATERIA DE REASIGNACIÓN DE RECURSOS QUE CELEBRAN POR UNA PARTE EL EJECUTIVO FEDERAL A TRAVÉS DE LA SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES Y POR OTRA PARTE EL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE NUEVO LEÓN, ASISTIDOS POR EL SECRETARIO GENERAL DE GOBIERNO Y EL SECRETARIO DE FINANZAS Y TESORERÍA GENERAL, EL CONTRALOR GENERAL DE LA CONTRALORÍA Y ENCARGADO DE LA DE LA DIRECCIÓN GENERAL DEL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO “METRORREY”, DE FECHA 30 DE ABRIL DE 2013, POR UN TOTAL DE 300 MDP, CON PERIODO DE VIGENCIA DEL 30 DE ABRIL AL 31 DE DICIEMBRE DEL 2013. **(Anexo 5)**

CONVENIO DE APOYO FINANCIERO PARA EL PROYECTO DENOMINADO “LINEA 3 DEL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO METRORREY” (PROYECTO), QUE CELEBRAN EL BANCO NACIONAL DE OBRAS Y SERVICIOS PÚBLICOS, SOCIEDAD NACIONAL DE CRÉDITO, (BANOBRAS), EN SU CARÁCTER DE INSTITUCIÓN FIDUCIARIA EN EL FIDEICOMISO PÚBLICO NÚMERO 1936, DENOMINADO FONDO NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA (FONDO), REPRESENTADO EN ESTE ACTO POR FRANCISCO ANTONIO GONZÁLES ORTÍZ MENA, DIRECTOR DE LA BANCA DE INVERSIÓN Y DELEGADO FIDUCIARIO, ASISTIDO POR FRANCISCO QUIÑONES PARTIDA, GERENTE DE PROYECTOS FERROVIARIOS Y TRANSPORTE MASIVO; Y, POR OTRA PARTE, EL PODER EJECUTIVO DEL GOBIERNO DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN, (GOBIERNO DEL ESTADO), REPRESENTADO EN ESTE ACTO POR RODRIGO MEDINA DE LA CRUZ, GOBERNADOR CONSTITUCIONAL DEL ESTADO, ÁLVARO IBARRA HINOJOSA, SECRETARIO GENERAL DE GOBIERNO; RODOLFO GÓMEZ ACOSTA, SECRETARIO DE FINANZAS Y TESORERO GENERAL DEL ESTADO; LUIS GERARDO MARROQUIN SALAZAR, SECRETARIO DE OBRAS PÚBLICAS; FERNANDO GUTIERRZ MORENO, SECRETARIO DE DESARROLLO SUSTENTABLE Y JAVIER DE LA GARZA VIDAL, DIRECTOR

GENERAL DEL ORGANISMO PUBLICO DESCENTRALIZADO SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO "METRORREY". (Anexo 6)

- CONVENIO DE COORDINACIÓN EN MATERIA DE REASIGNACIÓN DE RECURSOS QUE CELEBRAN POR UNA PARTE EL EJECUTIVO FEDERAL A TRAVÉS DE LA SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES Y POR OTRA PARTE EL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE NUEVO LEÓN, ASISTIDOS POR EL SECRETARIO GENERAL DE GOBIERNO Y EL SECRETARIO DE FINANZAS Y TESORERÍA GENERAL, EL CONTRALOR

GENERAL DE LA CONTRALORÍA Y ENCARGADO DE LA DE LA DIRECCIÓN GENERAL DEL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO "METRORREY", DE FECHA 30 DE ABRIL DE 2015, POR UN TOTAL DE 1000 MDP, CON PERIODO DE VIGENCIA DEL 30 DE ABRIL AL 31 DE DICIEMBRE DEL 2015. (Anexo 7)

7.2. Presupuesto Y Calendario De Gasto Autorizado

INVERSIÓN MDP

Componente	ORIGINAL				INCREMENTO				TOTAL ACTUALIZADA			
	FONADI N	GENL	IP	TOTAL	FONADI N	GENL	IP	TOTAL	FONADI N	GENL	IP	TOTAL
Infraestructura	1,508.40	1,715.90	0.00	3,224.30	909.00	427.70	0.00	1,336.70	2,417.40	2,143.60	0.00	4,561.00
IVA	0.00	515.90	0.00	515.90	0.00	213.90		213.90	0.00	729.80	0.00	729.80
Subtotal	1,508.40	2,231.80	0.00	3,740.20	909.00	641.60	0.00	1,550.60	2,417.40	2,873.40	0.00	5,290.80
% Participación	40.3%	59.7%	0.0%	100.0%	58.6%	41.4%	0.0%	100.0%	45.7%	54.3%	0.0%	100.0%
Equipamiento	0.00	0.00	1,683.10	1,683.10	0.00	0.00	362.20	362.20	0.00	0.00	2,045.30	2,045.30
IVA	0.00	0.00	269.30	269.30	0.00	0.00	58.00	57.95	0.00	0.00	327.25	327.25
Subtotal	0.00	0.00	1,952.40	1,952.40	0.00	0.00	420.15	420.15	0.00	0.00	2,372.55	2,372.55
% Participación	0%	0%	100%	100%	0%	0%	100%	100%	0%	0%	100%	100%
Total	1,508.40	2,231.80	1,952.40	5,692.60	909.00	641.60	5	1,970.75	2,417.40	2,873.40	5	7,663.35
% Participación	26.5%	39.2%	34.3%	100.0%					31.5%	37.5%	31.0%	100.0%

7.3. Integración de expedientes

Conforme a las respectivas atribuciones establecidas en los Convenios de COORDINACIÓN DE ACCIONES Y DE COORDINACIÓN EN MATERIA DE REASIGNACIÓN DE RECURSOS, las áreas responsables de la ejecución de los trabajos de construcción de la “LÍNEA 3 DEL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO METRORREY: MACROPLAZA - APODACA”, se sujetarán a lo siguiente:

- A.** *“CONVENIO MARCO DE COORDINACIÓN DE ACCIONES QUE CELEBRAN POR UNA PARTE EL EJECUTIVO FEDERAL A TRAVÉS DE LA SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES, REPRESENTADA POR SU TITULAR EL C. LICENCIADO GERARDO RUIZ ESPARZA, ASISTIDO POR EL C. DOCTOR CARLOS FERNANDO ALMADA LÓPEZ, EN SU CARÁCTER DE SUBSECRETARIO DE TRANSPORTE, A QUIEN EN LO SUCESIVO SE LE DENOMINARÁ “LA SCT” Y POR LA OTRA PARTE EL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE NUEVO LEÓN, REPRESENTADO EN ESTE ACTO POR EL C. LICENCIADO RODRIGO MEDINA DE LA CRUZ, GOBERNADOR CONSTITUCIONAL DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN, ASISTIDO POR LOS CC. LICENCIADO ÁLVARO IBARRA HINOJOSA, SECRETARIO GENERAL DE GOBIERNO, E INGENIERO FERNANDO GUTIÉRREZ MORENO, SECRETARIO DE DESARROLLO SUSTENTABLE, EN LO SUCESIVO “EL ESTADO DE NUEVO LEÓN”; Y A QUIENES DE MANERA CONJUNTA SERÁN REFERIDAS COMO “LAS PARTES”, DE CONFORMIDAD CON LOS ANTECEDENTES, DECLARACIONES Y CLAUSULAS SIGUIENTES:,” de fecha 21 de febrero del 2013.(Anexo 8)*
- B.** *CONVENIO DE COORDINACIÓN EN MATERIA DE REASIGNACIÓN DE RECURSOS QUE CELEBRAN POR UNA PARTE EL EJECUTIVO FEDERAL A TRAVÉS DE LA SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES, A LA QUE EN ADELANTE SE DENOMINARÁ LA SCT, REPRESENTADA POR SU TITULAR EL LICENCIADO GERARDO RUIZ ESPARZA, ASISTIDO POR EL SUBSECRETARIO DE TRANSPORTE EL DOCTOR CARLOS FERNANDO ALMADA LÓPEZ; EL DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTE FERROVIARIO Y MULTIMODAL, CONTADOR PÚBLICO PABLO SUÁREZ COELLO; EL COORDINADOR GENERAL DE CENTROS SCT, LICENCIADO JOSÉ ANTONIO RODARTE LEAL; Y EL DIRECTOR GENERAL DEL CENTRO SCT NUEVO LEÓN, LICENCIADO HERIBERTO TREVIÑO CANTÚ; Y POR OTRA PARTE, EL EJECUTIVO DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE NUEVO LEÓN, A QUIEN EN LO SUCESIVO SE DENOMINARÁ LA ENTIDAD FEDERATIVA, REPRESENTADA POR EL C. RODRIGO MEDINA DE LA CRUZ, GOBERNADOR CONSTITUCIONAL DEL ESTADO, ASISTIDO POR LOS CC. ÁLVARO IBARRA HINOJOSA, SECRETARIO GENERAL DE GOBIERNO; RODOLFO GÓMEZ ACOSTA, SECRETARIO DE FINANZAS Y TESORERÍA GENERAL, JORGE MANJARREZ RIVERA CONTRALOR GENERAL DE LA CONTRALORÍA Y TRANSPARENCIA GUBERNAMENTAL; Y JAVIER DE LA GARZA VIDAL, ENCARGADO DEL DESPACHO DE LA DIRECCIÓN GENERAL DEL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO “METRORREY”, DE FECHA 30 DE ABRIL DE 2013, POR UN TOTAL DE 300 MDP,*

CON PERIODO DE VIGENCIA DEL 30 DE ABRIL AL 31 DE DICIEMBRE DEL 2013(**Anexo 5**)

C. CONVENIO DE APOYO FINANCIERO PARA EL PROYECTO DENOMINADO “LINEA 3 DEL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO METRORREY” (PROYECTO), QUE CELEBRAN EL BANCO NACIONAL DE OBRAS Y SERVICIOS PÚBLICOS, SOCIEDAD NACIONAL DE CRÉDITO, (BANOBRAS), EN SU CARÁCTER DE INSTITUCIÓN FIDUCIARIA EN EL FIDEICOMISO PÚBLICO NÚMERO 1936, DENOMINADO FONDO

NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA (FONDO), REPRESENTADO EN ESTE ACTO POR FRANCISCO ANTONIO GONZÁLES ORTÍZ MENA, DIRECTOR DE LA BANCA DE INVERSIÓN Y DELEGADO FIDUCIARIO, ASISTIDO POR FRANCISCO QUIÑONES PARTIDA, GERENTE DE PROYECTOS FERROVIARIOS Y TRANSPORTE MASIVO; Y, POR OTRA PARTE, EL PODER EJECUTIVO DEL GOBIERNO DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN, (GOBIERNO DEL ESTADO), REPRESENTADO EN ESTE ACTO POR RODRIGO MEDINA DE LA CRUZ, GOBERNADOR CONSTITUCIONAL DEL ESTADO, ÁLVARO IBARRA HINOJOSA, SECRETARIO GENERAL DE GOBIERNO; RODOLFO GÓMEZ ACOSTA, SECRETARIO DE FINANZAS Y TESORERO GENERAL DEL ESTADO; LUIS GERARDO MARROQUIN SALAZAR, SECRETARIO DE OBRAS PÚBLICAS; FERNANDO GUTIERREZ MORENO, SECRETARIO DE DESARROLLO SUSTENTABLE Y JAVIER DE LA GARZA VIDAL, DIRECTOR GENERAL DEL ORGANISMO PUBLICO DESCENTRALIZADO SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO “METRORREY”; LO ANTERIOR AL: (del 13 de diciembre del 2013). (**Anexo 6**)

Posteriormente el 30 de abril del 2015, se celebra un segundo convenio de coordinación en materia de reasignación de recursos, cuyas modificaciones principales son:

D. CONVENIO DE COORDINACIÓN EN MATERIA DE REASIGNACIÓN DE RECURSOS QUE CELEBRAN POR UNA PARTE EL EJECUTIVO FEDERAL A TRAVÉS DE LA SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES , A LA QUE EN ADELANTE SE DENOMINARÁ LA “SCT”, REPRESENTADA POR SU TITULAR EL LICENCIADO GERARDO RUÍZ ESPARZA; ASISTIDO POR LA SUBSECRETARIA DE TRANSPORTE, LA LICENCIADA YURIRIA MASCOTT PÉREZ; EL COORDINADOR GENERAL DE CENTROS SCT, M.A.P. JOSÉ ANTONIO RODARTE LEAL Y EL DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTE FERROVIARIO Y MULTIMODAL, INGENIERO GUILLERMO NEVÁREZ ELIZONDO Y POR OTRA PARTE EL EJECUTIVO DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE NUEVO LEÓN, AL QUE EN LO SUCESIVO SE LE DENOMINARÁ LA “ENTIDAD FEDERATIVA”, REPRESENTADA POR EL C. RODRIGO MEDINA DE LA CRUZ, EN SU CARACTER DE GOBERNADOR CONSTITUCIONAL, ASISTIDO POR LOS C.C. FELIPE ÁNGEL GONZÁLEZ ALANÍZ, SECRETARIO GENERAL DE GOBIERNO, RODOLFO GÓMEZ ACOSTA, EL

SECRETARIO DE FINANZAS Y TESORERO GENERAL DEL ESTADO, GUSTAVO ALARCÓN MARTÍNEZ, CONTRALOR GENERAL DE LA CONTRALORÍA Y TRANSPARENCIA GUBERNAMENTAL, Y JAVIER DE LA GARZA VIDAL, DIRECTOR GENERAL DEL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO “METRORREY”, CONFORME A LOS ANTECEDENTES, DECLARACIONES Y CLAÚSULAS SIGUIENTES: (FECHA 30 DE ABRIL DE 2015, POR UN TOTAL DE 1,000 MDP, CON PERIODO DE VIGENCIA DEL 30 DE ABRIL AL 31 DE DICIEMBRE DEL 2015).**(Anexo 7)**

- E.** CONVENIO DE COORDINACIÓN EN MATERIA DE REASIGNACIÓN DE RECURSOS QUE CELEBRAN POR UNA PARTE EL EJECUTIVO FEDERAL A TRAVÉS DE LA SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES, A LA QUE EN ADELANTE SE DENOMINARÁ LA “SCT”, REPRESENTADA POR SU TITULAR EL LICENCIADO GERARDO RUÍZ ESPARZA; ASISTIDO POR LA SUBSECRETARIA DE TRANSPORTE, LA LICENCIADA YURIRIA MASCOTT PÉREZ; EL COORDINADOR GENERAL DE

CENTROS SCT, M.A.P. JOSÉ ANTONIO RODARTE LEAL Y EL DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTE FERROVIARIO Y MULTIMODAL, INGENIERO GUILLERMO NEVÁREZ ELIZONDO Y POR OTRA PARTE EL EJECUTIVO DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE NUEVO LEÓN, AL QUE EN LO SUCESIVO SE LE DENOMINARÁ LA “ENTIDAD FEDERATIVA”, REPRESENTADA POR JAIME HELIODORO RODRÍGUEZ CALDERÓN, EN SU CARACTER DE GOBERNADOR CONSTITUCIONAL, ASISTIDO POR EL SECRETARIO GENERAL DE GOBIERNO, MANUEL FLORENTINO GONZÁLEZ FLORES, EL SECRETARIO DE FINANZAS Y TESORERO GENERAL DEL ESTADO, CARLOS ALBERTO GARZA IBARRA, EL SECRETARIO DE INFRAESTRUCTURA, JESÚS HUMBERTO TORRES PADILLA, LA CONTRALORA GENERAL DE LA CONTRALORÍA Y TRANSPARENCIA GUBERNAMENTAL, NORA ELIA CANTÚ SUÁREZ Y EL DIRECTOR GENERAL DEL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO METRORREY, JOSÉ JORGE ARRAMBIDE GARZA, CONFORME A LOS ANTECEDENTES, DECLARACIONES Y CLAÚSULAS SIGUIENTES: (FECHA 05 DE JULIO DE 2017, POR UN TOTAL DE 600 MDP, CON PERIODO DE VIGENCIA DEL 05 DE JULIO 2017 AL 31 DE DICIEMBRE DEL 2017).**(Anexo 9)**

- F.** CONVENIO DE COORDINACIÓN EN MATERIA DE REASIGNACIÓN DE RECURSOS QUE CELEBRAN POR UNA PARTE EL EJECUTIVO FEDERAL, POR CONDUCTO DE LA SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES, A LA QUE EN ADELANTE SE LE DENOMINARA “LA SCT”, REPRESENTADA POR SU TITULAR EL LIC. GERARDO RUIZ ESPARZA, CON LA PARTICIPACIÓN DE LA SUBSECRETARIA DE TRANSPORTE, LIC. YURIRIA MASCOTT PÉREZ, EL COORDINADOR GENERAL DE CENTROS SCT, M.A.P. JOSÉ ANTONIO RODARTE LEAL Y EL DIRECTOR GENERAL DE DESARROLLO FERROVIARIO Y MULTIMODAL, ING. GUILLERMO

NEVÁREZ ELIZONDO, Y POR LA OTRA PARTE, EL EJECUTIVO DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE NUEVO LEÓN, AL QUE EN LO SUCESIVO SE LE DENOMINARÁ “LA ENTIDAD FEDERATIVA”, REPRESENTADA POR EL C. MANUEL FLORENTINO GONZÁLEZ FLORES, EN SU CARÁCTER DE GOBERNADOR INTERINO DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN, ASISTIDO POR EL SECRETARIO GENERAL DE GOBIERNO, C. GENARO ALANÍS DE LA FUENTE, EL SECRETARIO DE FINANZAS Y TESORERO GENERAL DEL ESTADO, C. CARLOS ALBERTO GARZA IBARRA, EL SECRETARIO DE INFRAESTRUCTURA, C. JESÚS HUMBERTO TORRES PADILLA, LA CONTRALORA GENERAL DE LA CONTRALORÍA Y TRANSPARENCIA GUBERNAMENTAL, C. NORA ELIA CANTÚ SUÁREZ, Y EL DIRECTOR GENERAL DEL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO METRORREY, C. LORENZO GUSTAVO AGUILAR CAMELO, CONFORME A LOS ANTECEDENTES, DECLARACIONES Y CLÁUSULAS SIGUIENTES: (FECHA 28 DE FEBRERO DE 2018, POR UN TOTAL DE 600 MDP, CON PERIODO DE VIGENCIA DEL 28 DE FEBRERO DE 2018 AL 31 DE DICIEMBRE DEL 2018).**(Anexo 10)**

7.4. Actividades Adicionales

- 1) *El Director del Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos, S.N.C. mediante el oficio **DBI/400000/047/2013** de fecha 13 de agosto del 2013, le comunica al Secretario de Desarrollo Sustentable del Gobierno del Estado de Nuevo León que “Me es grato comunicarle a usted, que en la Segunda Sesión Ordinaria del Comité Técnico del Fideicomiso 1936 “Fondo Nacional de Infraestructura (FNI), celebrada el 5 de julio de 2013, se autorizó el otorgamiento de un Apoyo No Recuperable en la modalidad de Aportación a favor del Gobierno del Estado de Nuevo León (Promotor), a través de su organismo público descentralizado Sistema de Transporte Colectivo Metrorrey (STC METRORREY), hasta por un equivalente en Unidades de Inversión a la cantidad de \$1,508’400,000.00 (Un mil quinientos ocho millones de pesos cuatrocientos mil pesos 00/100 M.N.), a la fecha de la autorización del Comité, sin incluir el Impuesto al Valor Agregado IVA) correspondiente, y sin que exceda el 50% (cincuenta por ciento) del monto total en el componente de infraestructura del proyecto de la Línea 3 del Sistema de Transporte Colectivo Metrorrey (Proyecto), en el Estado de Nuevo León.**(Anexo 11)***

CONVENIO MODIFICATORIO AL CONVENIO DE APOYO FINANCIERO PARA EL PROYECTO DENOMINADO “LÍNEA 3 DEL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO METRORREY” (PROYECTO), QUE CELEBRAN EL BANCO NACIONAL DE OBRAS Y SERVICIOS PÚBLICOS, SOCIEDAD NACIONAL DE CRÉDITO (BANOBRAS), EN SU CARÁCTER DE INSTITUCIÓN FIDUCIARIA EN EL FIDEICOMISO PÚBLICO NÚMERO 1936, DENOMINADO FONDO NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA (FONDO), REPRESENTADO EN ESTE ACTO POR FRANCISCO ANTONIO GONZÁLEZ ORTÍZ MENA, DIRECTOR GENERAL ADJUNTO DE BANCA DE INVERSIÓN Y DELEGADO FIDUCIARIO, ASISTIDO POR CARLOS MIER Y TERÁN ORDIALES,, DIRECTOR DE PUERTOS, AEROPUERTOS Y GASODUCTOS; Y EL PODER EJECUTIVO DEL GOBIERNO DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN (GOBIERNO DEL ESTADO), REPRESENTADO EN ESTE ACTO POR JAIME HELIODORO

RODRÍGUEZ CALDERÓN, BOBERNADOR CONSTITUCIONA DEL ESTADO; MANUEL FLORENTINO GONZÁLEZ FLORES, SECRETARIO GENERAL DE GOBIERNO; CARLOS ALBERTO GARZA IBARRA, SECRETARIO DE FINANZAS Y TESORERO GENERAL DEL ESTADO ; JESÚS HUMBERTO TORRES PADILLA, SECRETARIO DE INFRAESTRUCTURA; ROBERTO RUSSILDI MONTELLANO, SECRETARIO DE DESARROLLO SUSTENTABLE Y JOSÉ JORGE ARRAMBIDE GARZA, DIRECTOR GENERAL DEL ORGANISMO PÚBLICO DESCENTRALIZADO SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO “METRORREY”; AL TENOR DE LOS ANTECEDENTES, DECLARACIONES Y CLÁUSULAS SIGUIENTES:...(Anexo 12)

- 2) ACUERDO PARA GARANTIZAR LA CONTINUIDAD Y EJECUCIÓN DEL CONVENIO DE COORDINACIÓN EN MATERIA DE REASIGNACIÓN DE RECURSOS, CELEBRADO ENTRE LA SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES Y EL GOBIERNO DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN EL 05 DE JULIO DE 2017 QUE CELEBRAN POR UNA PARTE, EL JECUTIVO FEDERAL, POR CONDUCTO DE LA SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES, A LA QUE EN ADELANTE SE LE LLAMARÁ “LA SCT”, REPRESENTADA POR EL DIRECTOR GENERAL DE DESARROLLO FERROVIARIO Y MULTIMODAL, INGENIERO GUILLERMO NEVÁREZ ELIZONDO, Y POR LA OTRA PARTE, EL GOBIERNO DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN, AL QUE EN LO SUCESIVO SE LE DENOMINARÁ “LA ENTIDAD FEDERATIVA”, REPRESENTADA POR EL SECRETARIO DE INFRAESTRUCTURA, C. JESÚS HUMBERTO TORRES PADILLA Y CON LA COMPARECENCIA DEL SECRETARIO DE FINANZAS Y TESORERO GENERAL DEL ESTADO, C. CARLOS ALBERTO GARZA IBARRA, EN CALIDAD DE TESTIGO, CONFORME A LOS ANTECEDENTES, DECLARACIONES Y CLÁUSULAS SIGUIENTES:...(Anexo 13)

7.5. Informe Descrito de Erogación de Recursos, Informes Mensuales por Ejercicio Fiscal

En referencia a los Convenios de Reasignación de Recursos para el proyecto denominado “Línea 3 del Sistema de Transporte Colectivo Metrorrey”, que celebraron el Gobierno del Estado de Nuevo León y la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, donde se estipula en su **Cláusula Sexta, numeral III “Entregar mensualmente por conducto de la Secretaría de Finanzas y Tesorería General del Estado a la SCT, la relación detallada sobre las erogaciones del gasto elaborada por la instancia ejecutora y validada por la propia Secretaría de Finanzas y Tesorería General del Estado”**.

El Gobierno del Estado de Nuevo León y la Secretaría de Comunicaciones y Transporte celebraron el Convenio de reasignación de Recursos para el proyecto Línea 3 Metrorrey donde se estipula que la SCT apoyará dicho proyecto con la cantidad de \$300,000,000.00 (TRESCIENTOS MILLONES DE PESOS 00/100 M.N.) para su financiamiento, asimismo dicha reasignación se publicó en el Presupuesto de Egresos de la Federación del **ejercicio fiscal 2013. (Anexo 14)**

El Gobierno del Estado de Nuevo León y la Secretaría de Comunicaciones y Transporte celebraron el Convenio de reasignación de Recursos para el proyecto Línea 3 Metrorrey donde se estipula que la SCT apoyará dicho proyecto con la cantidad de \$1,000,000,000.00 (MIL MILLONES DE PESOS 00/100 M.N.) para su financiamiento, asimismo dicha reasignación se publicó en el Presupuesto de Egresos de la Federación del **ejercicio fiscal 2015. (Anexo 14)**

El Gobierno del Estado de Nuevo León y la Secretaría de Comunicaciones y Transporte celebraron el Convenio de reasignación de Recursos para el proyecto Línea 3 Metrorrey donde se estipula que la SCT apoyará dicho proyecto con la cantidad de \$600,000,000.00 (SEISCIENTOS MILLONES DE PESOS 00/100 M.N.) para su financiamiento, este instrumento se publicó en el Presupuesto de Egresos de la Federación del **ejercicio fiscal 2017. (Anexo 15)**

El Gobierno del Estado de Nuevo León y la Secretaría de Comunicaciones y Transporte celebraron el Convenio de reasignación de Recursos para el proyecto Línea 3 Metrorrey donde se estipula que la SCT apoyará dicho proyecto con la cantidad de \$600,000,000.00 (SEISCIENTOS MILLONES DE PESOS 00/100 M.N.) para su financiamiento, este instrumento se publicó en el Presupuesto de Egresos de la Federación del **ejercicio fiscal 2018. (Anexo 15)**

7.6. Informe Descrito De Erogación De Recursos

Como parte de los acuerdos establecidos en los Convenios de Reasignación celebrados entre el Gobierno del Estado y la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, se enviarán informes trimestrales a la Dirección General de Desarrollo Ferroviario y Multimodal, para su conocimiento y seguimiento al cumplimiento de los objetivos financieros.

En referencia a los Convenios de Reasignación de Recursos para el proyecto denominado “Línea 3 del Sistema de Transporte Colectivo Metrorrey”, que celebraron el Gobierno del Estado de Nuevo León y la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, donde se estipula en su **Cláusula Sexta, numeral IX.- Reportar y dar seguimiento trimestralmente, en coordinación con la SCT sobre el avance en el cumplimiento**

de objetivos e indicadores de desempeño y sus metas, previstos en la cláusula tercera de dicho Convenio, así como el avance y, en su caso, resultados de las acciones que lleve a cabo de conformidad al Convenio, en los términos establecidos en los numerales Duodécimo y Décimo Tercero de los Lineamientos para informar sobre los recursos federales transferidos a las entidades federativas, municipios y demarcaciones territoriales del Distrito Federal, y de operación de los recursos del Ramo General 33, publicados en el Diario Oficial de la Federación, el 25 de abril de 2013.

7.7. Informe Descrito De Erogación De Recursos Trimestral

El Gobierno del Estado de Nuevo León y la Secretaría de Comunicaciones y Transporte celebraron el Convenio de reasignación de Recursos para el proyecto Línea 3 Metrorrey donde se estipula que la SCT apoyará dicho proyecto con la cantidad de **\$300,000,000.00** (TRESCIENTOS MILLONES DE PESOS 00/100 M.N.) para su financiamiento, asimismo dicha reasignación se publicó en el Presupuesto de Egresos de la Federación del **ejercicio fiscal 2013. (Anexo 16)**

El Gobierno del Estado de Nuevo León y la Secretaría de Comunicaciones y Transporte celebraron el Convenio de reasignación de Recursos para el proyecto Línea 3 Metrorrey donde se estipula que la SCT apoyará dicho proyecto con la cantidad de **\$1,000,000,000.00** (MIL MILLONES DE PESOS 00/100 M.N.) para su financiamiento, asimismo dicha reasignación se publicó en el Presupuesto de Egresos de la Federación del **ejercicio fiscal 2015. (Anexo 16)**

El Gobierno del Estado de Nuevo León y la Secretaría de Comunicaciones y Transporte celebraron el Convenio de reasignación de Recursos para el proyecto Línea 3 Metrorrey donde se estipula que la SCT apoyará dicho proyecto con la cantidad de **\$600,000,000.00** (SEISCIENTOS MILLONES DE PESOS 00/100 M.N.) para su financiamiento, este instrumento se publicó en el Presupuesto de Egresos de la Federación del **ejercicio fiscal 2017. (Anexo 17)**

El Gobierno del Estado de Nuevo León y la Secretaría de Comunicaciones y Transporte celebraron el Convenio de reasignación de Recursos para el proyecto Línea 3 Metrorrey donde se estipula que la SCT apoyará dicho proyecto con la cantidad de **\$600,000,000.00** (SEISCIENTOS MILLONES DE PESOS 00/100 M.N.) para su financiamiento, este instrumento se publicó en el Presupuesto de Egresos de la Federación del **ejercicio fiscal 2018. (Anexo 18)**

7.8. Informe Descrito De Erogación De Recursos Cierre De Los Ejercicios 2013, 2015 Y 2017

Los informes de erogación de recursos de Cierre de Ejercicio, aplica para los años 2013, 2015, 2017 y 2018, derivado de que en los años 2014 y 2016 no se autorizaron recursos federales para la obra; cabe hacer mención que el cierre 2018 se entregará hasta febrero del 2019.

El Gobierno del Estado de Nuevo León y la Secretaría de Comunicaciones y Transportes celebraron Convenios de Reasignación de Recursos para el proyecto denominado “Línea 3 del Sistema de Transporte Colectivo Metrorrey”, donde se estipula en su **Cláusula Sexta, numeral XI.-Presentar a la “SCT” y por conducto de ésta a la SHCP, a través de la DGPYP “B” y directamente a la SFP, por conducto de la Dirección General de Operación Regional y Contraloría Social, a más tardar el último día hábil de febrero (2014, 2016 y 2018), el cierre de ejercicio de las operaciones realizadas, las conciliaciones bancarias, el monto de los recursos ejercidos, en su caso, con el desglose a que se refiere la cláusula segunda del convenio, así como el nivel de cumplimiento de los objetivos del programa y las metas de los indicadores de desempeño, alcanzados en cada ejercicio. (Anexo 19)**

Resumen del Ejercicio 2013

Contratos	Presupuesto Ejercido Pe=	Presupuesto Programado Pp=	% de Ejecución de Presupuesto PEP=
13-08-007	\$ 1,401,821.92	\$ 1,401,821.92	100%
13-09-009	\$ 33,384,118.37	\$ 33,384,118.37	100%
13-11-001	\$252,829,230.17	\$ 252,829,230.17	100%
14-02-003	\$ 866,343.84	\$ 866,343.84	100%
14-03-001	\$ 1,680,651.69	\$ 1,680,651.69	100%
14-03-002	\$ 1,632,295.63	\$ 1,632,295.63	100%
14-03-014	\$ 11,038,110.57	\$ 11,038,110.57	100%
TOTAL	\$302,832,572.19	\$ 302,832,572.19	100%
El PEP reportado en el ejercicio fiscal 2014 es de 100%			

Resumen del Ejercicio 2015

Contratos	Presupuesto Ejercido Pe=	Presupuesto Programado Pp=	% de Ejecución de Presupuesto PEP=
13-09-009	\$ 31,427,572.38	\$ 9,176,194.39	342%
13-11-001	\$522,747,208.98	\$ 570,061,449.24	92%
13-08-007	-	-	NA
14-02-003	\$ 2,177,463.11	-	100%
14-03-001	\$ 869,798.91	-	100%
14-03-002	\$ 2,444,306.24	-	100%
14-03-014	\$ 3,053,762.15	-	100%
14-05-007	\$ 76,199,837.44	\$ 30,354,937.92	251%
14-09-005	\$ 394,867.50	\$ 245,739.93	161%
14-09-004	-	-	NA
14-11-012	\$ 1,188,497.98	-	100%
UANL	\$ 76,410,040.59	\$ 35,266,172.60	217%
Afectaciones	\$ 8,734,172.69	\$ 8,734,172.69	100%
TOTAL	\$725,647,527.97	\$ 653,838,666.77	111%

El PEP reportado en el ejercicio fiscal 2015 es de 111%, debido a complicaciones administrativas en la recepción y erogación de recursos.

Resumen del Ejercicio 2017

Contratos	Presupuesto Ejercido Pe=	Presupuesto Programado Pp=	% de Ejecución de Presupuesto PEP=
17-07-004	\$ 20,643,051.74	\$ 20,643,051.74	100%
17-07-005	\$ 13,104,243.45	\$ 13,104,243.45	100%
17-07-006	\$ 20,349,692.77	\$ 20,349,692.77	100%
17-07-007	\$ 15,379,502.00	\$ 15,379,502.00	100%
17-07-008	\$ 18,867,234.74	\$ 18,867,234.74	100%
17-07-009	\$ 12,088,616.50	\$ 12,088,616.50	100%
17-07-010	\$ 11,652,610.13	\$ 11,652,610.13	100%
17-07-011	\$ 18,370,990.65	\$ 18,370,990.65	100%
TOTAL	\$130,455,941.98	\$ 130,455,941.98	100%

El PEP reportado al 31 de diciembre de 2017 es de 100%, debido a que se efectuaron pagos de anticipos con cargo al Convenio de Asignación de Recursos, suscrito el pasado mes de julio de 2017.

8. SEGUIMIENTO Y CONTROL

Como parte del control y seguimiento, así como de los acuerdos establecidos, El Sistema de Transporte Colectivo Metrorrey, envía copia electrónica a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, del **Informe Semanal** de avance general del proyecto de la Línea 3, en el cual se reporta el avance gradual de las Licitaciones, la Construcción en general de la obra y el Avance Global del Proyecto, así como, fotografías de los trabajos reportados, para conocimiento y seguimiento de la SCT a través de la DGDFM. **(Anexo 20)**

8.1 Finiquitos de Contratos (Anexo 21)

CONT RATO	EMPRES A	OBRA	PERÍOD O DE EJECUCI ÓN	MONTO FINAL DEL CONTRAT O C/IVA	ACTA ENTREGA
14-03-002	GONEY RO	REUBICACIÓ N DE CRUCES EN MEDIA Y BAJA TENSIÓN	24-03-2014 AL 31-12-2014	14,151,179.28	En la Ciudad de Monterrey, Nuevo León, siendo las 10:00 horas, del día 28 de octubre de 2015, en las oficinas de la Dirección de Obras Especiales, ubicadas en Antiguo Palacio Federal, Washington No. 648 Ote., entre Zaragoza y Zuazua, Centro, Monterrey N.L.

9. Resultados y Beneficios Alcanzados

Se pretenden alcanzar varios y significativos objetivos encaminados a una mejor calidad de vida de los habitantes de la Zona Metropolitana de Monterrey, por ejemplo, con la implementación de las obras, se incrementará la Oferta de Transportes en la ZMM, situación que coadyuvará con la reducción del tiempo de transporte de los pobladores de la zona, se incrementará la calidad de vida de las familias en la demarcación.

Por otro lado, la planeación urbana de la zona ayudará a una mejor convivencia entre los habitantes de la población local y flotante, además de que las obras mejorarán el congestionamiento vial actual y se aprovecharán las conexiones con las demás líneas del Sistema de Transporte de Monterrey; así mismo, se reducirán de manera considerable las altas tasas de accidentes viales en la zona, situación que mejorará la vialidad y tránsito de vehículos.

Por último, la obra se encuentra en un 92% de avance físico, derivado de los trabajos entre el Gobierno Estatal y Federal, con lo que los recursos destinados a la obra han sido utilizados de manera eficiente para poder llevar a cabo los programas establecidos desde un principio.

10. Informe final del servidor público responsable de la elaboración de la Memoria Documental

La obra se inició en octubre del año 2013 como parte de los Compromisos de Gobierno que hizo el Sr. Presidente Enrique Peña Nieto y en coordinación con el Gobierno Estatal, se asignaron recursos mediante una inversión de 4 fuentes de financiamiento, respetando el arrojado en los Estudios Análisis Costo Beneficio, en el cual indica que para que se complete la obra, se necesitaban recursos de:

- PEF 26.3%
- FONADIN 22.9%
- ESTATAL 19.8%
- PRIVADO 31%

Los trabajos que se llevan a cabo para la culminación de la multicitada obra Línea 3 del Sistema de Transporte Colectivo Metrorrey, están bajo ejecución del Estado en coordinación con Metrorrey, y supervisado por la Universidad del Estado de Nuevo León, regulado por los Convenios celebrados para tal fin.

Al respecto, esta Secretaría, a través de la Subsecretaría de Transporte y la Dirección General de Desarrollo Ferroviario y Multimodal, participó desde el inicio de los Estudios de Factibilidad del Proyecto, revisando, analizando y asesorando a través de observaciones al mismo, los factores técnicos, financieros y legales aplicables a esta obra, a la fecha continua dando seguimiento a las obligaciones de la Entidad Federativa de acuerdo a los Convenios de Reasignación, asimismo, personal de la Dirección General en conjunto con las instancias fiscalizadoras, realizan visitas de supervisión periódicas a la obra para verificar lo reportado en los informes.

Es de mencionarse, que los trabajos de la obra a la fecha aún no culminan, por lo que se estima que según las proyecciones de la constructora en conjunto con las autoridades estatales sea para finales del presente año, por lo que la información aquí presentada es con la que se cuenta al momento de la redacción y entrega de la presente Memoria Documental; por otra parte, es importante mencionar que las actividades que la SCT, a través de esta Dirección General ha venido desempeñando desde el inicio de la obra, se seguirán atendiendo de manera ininterrumpida hasta la terminación y entrega de la obra.