

Secretaría de Comunicaciones y Transportes**Aprovechamientos de Autopistas Concesionadas**

Auditoría Financiera y de Cumplimiento: 12-0-09100-02-0012

DE-029

Criterios de Selección

Esta auditoría se seleccionó con base en los criterios cuantitativos y cualitativos establecidos en la Normativa Institucional de la Auditoría Superior de la Federación para la integración del Programa Anual de Auditorías para la Fiscalización Superior de la Cuenta Pública 2012, considerando lo dispuesto en el Plan Estratégico de la ASF 2011-2017.

Objetivo

Fiscalizar la gestión financiera de la contraprestación de los bienes concesionados de vías generales de comunicación, así como verificar que los ingresos obtenidos se cobraron, enteraron, registraron y presentaron en la Cuenta Pública, de conformidad con las disposiciones legales.

Alcance

		INGRESOS
		Miles de Pesos
Universo Seleccionado		865,179.3
Muestra Auditada		806,160.7
Representatividad	de la	93.2%
Muestra		

El universo seleccionado corresponde a los ingresos por 113,079.3 miles de pesos de la recaudación por la contraprestación anual fija por el otorgamiento de 53 títulos de concesión vigentes a 2012, y el pago por 752,100.0 miles de pesos de la contraprestación inicial de un título de concesión correspondiente a tres tramos carreteros denominados Paquete Michoacán.

La muestra revisada por 806,160.7 miles de pesos corresponde a la contraprestación pagada por 12 títulos de concesión, monto que representó el 93.2% del universo.

Antecedentes

De conformidad con el artículo 110 de la Ley de Vías Generales de Comunicación (LVGC), el Gobierno Federal tiene el derecho de percibir una participación de los ingresos que obtengan las empresas concesionarias de vías generales de comunicación por la explotación de los servicios concesionados; asimismo, el artículo 15 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal (LCPAF) establece que cada título de concesión deberá contener las contraprestaciones que deberán cubrirse al Gobierno Federal, las cuales serán fijadas por la SHCP a propuesta de la SCT.

Resultados

1. Cuenta Pública. La Administración General de Recaudación del SAT informó en el Estado Analítico de Ingresos de 2012, que los ingresos correspondientes al rubro de "Participaciones a cargo de los concesionarios de vías generales de comunicación y de empresas de abastecimiento de energía eléctrica" ascendieron a 2,532,522.9 miles de pesos, de los cuales 1,667,343.6 miles de pesos fueron generados por la Comisión Federal de Telecomunicaciones, y 865,179.3 miles de pesos por la Dirección General de Desarrollo Carretero (DGDC), monto que coincidió con lo reportado por la Dirección General de Programación, Organización y Presupuesto (DGPOP), adscritas a la SCT, como se muestra a continuación:

INGRESOS POR PARTICIPACIONES A CARGO DE LOS CONCESIONARIOS DE VÍAS GENERALES DE COMUNICACIÓN EN 2012 (Miles de pesos)	
Unidad Administrativa	Importe
Comisión Federal de Telecomunicaciones	1,667,343.6
Dirección General de Desarrollo Carretero	<u>865,179.3</u>
Total	2,532,522.9

FUENTE: Estado analítico de ingresos, reporte e5cinco (clave 700036) proporcionado por la DGPOP de la SCT.

Los títulos de concesión establecen que la contraprestación que le corresponde al Gobierno Federal se pagará anualmente, a más tardar en el mes de enero del año inmediato siguiente. Al respecto, la DGDC informó que se tenían vigentes 62 tramos carreteros concesionados al 31 de diciembre de 2012, de los cuales 53 pagaron la contraprestación en los términos establecidos y 9 restantes no pagaron por los motivos siguientes:

- Dos puentes se otorgaron sin contraprestación por ser internacionales.
- Cuatro por ser libramientos en construcción.
- Dos se reportaron sin operación.
- Uno corresponde al título del Paquete Michoacán que inició operaciones durante 2012, por lo que el pago de la contraprestación se cubrirá a partir de 2013.

La DGDC informó que la recaudación por 865,179.3 miles de pesos se integró por 113,079.3 miles de pesos del pago anual que realizaron 53 concesionarios y 752,100.0 miles de pesos del pago inicial por el otorgamiento de la concesión de los libramientos de Morelia y Uruapan y de la autopista de altas especificaciones Pátzcuaro – Uruapan – Lázaro Cárdenas, denominados en adelante como el Paquete Michoacán.

La DGPOP informó que el pago de las contraprestaciones se debe realizar por medio del sistema e5cinco en la clave de cómputo 700036 "Participaciones a cargo de los concesionarios de vías generales de comunicación y de empresas de abastecimiento de energía eléctrica", el cual reportó que los ingresos captados ascendieron a 865,179.3 miles de pesos, monto que coincidió con lo reportado en el Estado Analítico de Ingresos.

El sistema e5cinco es un proyecto coordinado por el SAT y la Secretaría de la Función Pública, que permite al usuario efectuar el pago de derechos, productos y aprovechamientos, en sustitución del que se efectuara mediante formas fiscales impresas.

2. Pago de la contraprestación.- La Dirección General Adjunta de Seguimiento de Concesiones de Autopistas (DGASCA) de la DGDC requirió a los concesionarios el pago anual de la contraprestación por la explotación de las vías concesionadas, de acuerdo con el porcentaje establecido en los títulos de concesión del ejercicio 2011 más el Impuesto al Valor Agregado (IVA).

Esta entidad de fiscalización solicitó a la Unidad de Legislación Tributaria (ULT) de la SHCP su opinión en relación con la contraprestación, la cual informó, que el monto del pago inicial ofrecido en las licitaciones públicas por el uso, goce, aprovechamiento y explotación de los bienes sujetos al régimen de dominio público de la Federación, así como la contraprestación anual fija y la que se paga por ingresos extraordinarios establecidos posteriormente en las concesiones de autopistas se constituyen bajo el concepto de aprovechamientos, por lo que no deben causar IVA, de conformidad con el párrafo segundo del artículo 3 de la Ley del Impuesto al Valor Agregado (LIVA).

En la revisión de los pagos realizados en el sistema e5cinco de los 54 concesionarios por 865,179.3 miles de pesos, se observó lo siguiente:

- 22 concesionarios pagaron 46,852.1 miles de pesos, de los cuales 40,476.7 miles de pesos corresponden a la contraprestación anual y 6,375.4 miles de pesos al IVA.
- 31 concesionarios pagaron 66,227.2 miles de pesos, de los cuales 62,431.5 miles de pesos corresponden a la contraprestación anual, y 3,795.2 miles de pesos corresponden al pago de la contraprestación de años anteriores y 0.5 miles de pesos de actualizaciones y recargos.
- Un concesionario pagó 752,100.0 miles de pesos, que corresponden al pago de la contraprestación inicial por el otorgamiento de la concesión del Paquete Michoacán.

Es importante mencionar que de los 54 títulos de concesión referidos, sólo en ocho se estableció el pago del IVA; sin embargo, la DGDC, por medio de la Dirección General Adjunta de Seguimiento de Concesiones de Autopistas (DGASCA), requirió a los concesionarios el pago de las contraprestaciones, más el impuesto referido.

Al respecto, la SCT informó que realizará una consulta con el propósito de que las autoridades de la SHCP determinen si el pago de la contraprestación anual por ingresos de aforos debe gravar el IVA, y una vez que cuente con la respuesta la hará del conocimiento de la Auditoría Superior de la Federación.

12-0-09100-02-0012-01-001 **Recomendación**

Para que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en el ámbito de su competencia, instruya a quien corresponda para que solicite la opinión de la Unidad de Legislación Tributaria de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público sobre la procedencia del cobro del Impuesto al Valor Agregado de las contraprestaciones establecidas en los títulos de concesión que pagan los concesionarios de vías generales de comunicación, a fin de dar certidumbre jurídica a dichos actos, y que en caso de no proceder el pago de dicho

impuesto, se efectúen las modificaciones a las concesiones que establece el cobro del mismo.

3. Autorización del porcentaje del pago de la contraprestación inicial y anual. El artículo 15 de la LCPAF, señala que los títulos de concesión deberán contener las contraprestaciones que se tienen que cubrir al Gobierno Federal, en el cual se establece que la contraprestación anual se debe pagar con base en los ingresos brutos tarifados del año anterior multiplicado por el porcentaje autorizado.

Como parte del proceso para determinar las contraprestaciones, la DGDC informó que la SCT solicita y propone a la SHCP la autorización del porcentaje de cobro de aprovechamientos por pago inicial, pago anual fijo y, en su caso, por ingresos extraordinarios. Asimismo, señaló que el criterio utilizado para determinar el porcentaje de la contraprestación anual ha sido con base en lo que han pagado otros concesionarios.

Por su parte, la Unidad de Política de Ingresos No Tributarios (UPINT) y la Unidad de Legislación Tributaria (ULT), ambas de la SHCP, informaron que para autorizar y fijar las contraprestaciones anuales utilizan el criterio de equidad cuidando que éstas sean neutrales entre concesionarios.

En la revisión se observó que la DGDC no considera rangos o parámetros para establecer las contraprestaciones fijas anuales, o que para la determinación de los porcentos correspondientes se tomen en cuenta los estudios del flujo vehicular estimados, el tiempo de recuperación de la inversión y el mantenimiento del tramo carretero, según su zona geográfica (desértica o selvática), entre otros aspectos.

Asimismo, la SCT no proporcionó la documentación que compruebe las gestiones realizadas para obtener la autorización de la SHCP por los aprovechamientos adicionales que deben pagarse por las modificaciones a los títulos de concesión que otorgó por concepto de ampliaciones en la infraestructura, por la prestación de nuevos servicios o por la extensión del plazo (prórrogas).

Por lo anterior, se concluye que no existe un procedimiento para la determinación del cálculo de los porcentajes de las contraprestaciones fijas anuales que se deben cubrir al Gobierno Federal por el otorgamiento de las concesiones para construir, operar, conservar y mantener los tramos carreteros.

Por otra parte, la DGDC informó que 53 tramos carreteros concesionados vigentes pagaron la contraprestación anual con base en los porcentajes que se muestran a continuación:

CONTRAPRESTACIONES ANUALES PORCENTAJES	
Núm. de concesiones	% de la contraprestación
7	0.000001%
1	0.1%
39	0.5%
5	1.0%
1	Cuota Única ^{1/}
53	

FUENTE: Títulos de concesión, cláusula referente a la contraprestación anual.

^{1/} Corresponde a la contraprestación del título del FONADIN bajo el esquema anterior.

Como se puede observar en el cuadro anterior, existen 53 concesiones de las cuales, a 39 se les autorizó un 0.5% que corresponden al nuevo esquema de concesiones otorgadas por la SCT, en las que se incluyen tanto la iniciativa privada como los gobiernos estatales y el FONADIN.

- Al respecto, la SCT informó que existe un procedimiento que norma los criterios con los que se determinan los porcentajes que se cobran a los concesionarios por concepto de contraprestación anual, de tal forma que la parte sustantiva se realiza mediante un proceso transparente, donde el aprovechamiento se paga a razón del 0.000001%, 0.5% y 1.0% en congruencia con los que se fijan las concesiones, y que tienen relación directa con la vigencia de la concesión y los aforos estimados, de tal forma que, al cumplirse el plazo otorgado, están sujetas a reversión del Gobierno Federal, por lo que el porcentaje debe ser redituable para cada concesionario, donde la contraprestación se considera como un gasto para éste, la cual al ser muy alta, es menos viable para el concesionario puesto que se le estaría quitando gran parte de la utilidad y no sería negocio, inhibiendo con ello la inversión privada ya que afectaría la recuperación del capital invertido, por lo que en ese sentido se busca que el pago sea equilibrado para todos los concesionarios, afecte lo menos posible y evite retrasos en el tiempo de reversión de las concesiones al Gobierno Federal.

No obstante lo anterior, la SCT no proporcionó el procedimiento para la determinación del cálculo de los porcentajes de las contraprestaciones fijas anuales que se deben cubrir al Gobierno Federal por el otorgamiento de las concesiones para construir, operar, conservar y mantener los tramos carreteros.

12-0-09100-02-0012-01-002 **Recomendación**

Para que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en el ámbito de sus atribuciones, implemente un procedimiento para la determinación del cálculo de los porcentajes de las contraprestaciones que deben cubrirse al Gobierno Federal por el otorgamiento de las concesiones para construir, operar, conservar y mantener los tramos carreteros, las cuales son propuestas por dicha dependencia a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público para su aprobación, en el cual se considere la rentabilidad de la concesión en función de las condiciones particulares de cada tramo, así como otros parámetros aplicables para la determinación de ingresos, considerando, entre otros, el flujo vehicular estimado y el mantenimiento del tramo carretero, según la zona geográfica.

12-0-09100-02-0012-01-003 **Recomendación**

Para que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en el ámbito de sus atribuciones, presente para autorización a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP) el cobro de los aprovechamientos adicionales que debieron cubrirse por las modificaciones realizadas a los títulos de concesión por concepto de ampliaciones en la infraestructura, por la prestación de nuevos servicios o por la extensión del plazo (prórrogas), entre otros, debido a que la SHCP, en la autorización de las contraprestaciones, determinó que debiera efectuarse el cobro de los aprovechamientos adicionales.

4. Revisión a los títulos de concesión. La DGDC informó que al 31 de diciembre de 2012, se tenían 62 tramos carreteros concesionados a empresas privadas, estados y

fideicomisos, de los cuales se seleccionaron para su revisión 12 títulos de concesión que se enlistan en el cuadro siguiente:

TÍTULOS DE CONCESIÓN SELECCIONADOS EN LA MUESTRA (Miles de pesos)								
Tramo Carretero	Porcentaje de la contraprestación	Importe pagado	Fecha de concesión original	Fecha de Vencimiento Original	Plazo en años y meses	Prórrogas y/o Ampliaciones	Años y meses agregados	Total de años
1 Maravatío - Atlacomulco	0.000001	0.0	20/10/1987	20/10/2017	30	0	0	30
2 Acatlán – Colima	0.000001	0.0	20/10/1987	20/10/2007	20	2	40	60
3 Tapachula - Talismán	0.000001	0.0	28/11/2006	28/11/2026	20	0	0	20
4 Querétaro - Irapuato	0.000001	0.0	21/06/2006	21/06/2026	20	0	0	20
5 Libramiento Tecpan	0.5	76.6	24/05/2006	24/05/2036	30	0	0	30
6 Monterrey – Saltillo	0.5	1,667.3	17/11/2006	17/11/2036	30	1	15	45
7 Paquete Centro Occidente	0.5	16,944.4	03/10/2007	03/10/2037	30	0	0	30
8 Paquete Michoacán	0.5	752,100.0	30/03/2012	30/03/2042	30	0	0	30
9 Tijuana - Tecate y Lib. Tecate	0.5	1,198.7	28/11/1989	28/08/2001	11a y 9m	2	48a y 3m	60
10 Kantunil – Cancún	0.5	2,371.2	05/12/1990	05/08/2008	17a y 8m	2	42a y 4m	60
11 Constituyentes y Reforma - La Venta	0.5	6,914.5	31/07/1989	17/01/2040	2a y 4m	5	48a y 2m	50a y 6m
12 Nuevo FONADIN	0.5	<u>24,888.0</u> 806,160.7	30/09/2011	30/09/2041	30	0	0	30

FUENTE: Títulos de concesión y reporte de ingresos e5cinco del ejercicio 2012.

De la revisión a los 12 títulos, se constató que los pagos de las contraprestaciones anuales se efectuaron conforme a los plazos establecidos.

En relación con las modificaciones efectuadas a las vigencias de las concesiones, se determinó que siete concesionarios de los tramos carreteros de Maravatío – Atlacomulco, Acatlán – Colima, Tapachula – Talismán, Querétaro – Irapuato, Libramiento Tecpan, Monterrey – Saltillo y Paquete Centro Occidente, se efectuaron en cumplimiento de lo establecido en la LCPAF; respecto de las cinco concesiones restantes, se generaron las observaciones que se describen en los resultados 5 al 9 siguientes.

5. Paquete Michoacán. La SCT otorgó al BANOBRAS, en su calidad de institución fiduciaria del Fondo Nacional de Infraestructura (FONADIN), la concesión para operar, explotar, conservar y mantener los tramos carreteros de Pátzcuaro – Uruapan el 31 de agosto de 1998; Uruapan - Nueva Italia el 30 de abril de 1999 y Nueva Italia - Lázaro Cárdenas el 14 de enero de 2000, los cuales fueron adheridos al título original de concesión del 31 de agosto de 1997, celebrado con motivo del rescate carretero.

El 15 de marzo de 2012 el BANOBRAS, en su carácter de institución fiduciaria del FONADIN, y la SCT, celebraron un convenio de terminación anticipada de la concesión, en el cual acordaron lo siguiente:

- Desincorporar los tramos carreteros en operación.
- Que el FONADIN recibiera por concepto de compensación la cantidad de 5,324,828.3 miles de pesos por la concesión de dichos tramos al 31 de marzo de

2012, integrado de un pago inicial por 752,100.0 miles de pesos que el concursante ganador del proceso de licitación pública aportaría, y el importe restante, por 4,572,728.3 miles de pesos, por medio de una subvención a favor de la SCT destinada para obra nueva.

Para dar el pago inicial de 752,100.0 miles de pesos, el 28 de marzo de 2012, la Subsecretaría de Egresos de la SHCP autorizó un acuerdo de ministración de fondos a favor de la SCT, mismo que se regularizó con cargo a ingresos excedentes.

Con el fin de perfeccionar el título de concesión y la entrega de la autopista al nuevo concesionario, el 30 de marzo de 2012, la SCT pagó al FONADIN 752,100.0 miles de pesos por la compensación de la desincorporación de los tramos carreteros.

Al respecto, es importante mencionar que en la condición décima séptima del título de concesión original, se acordó que "además de las causas previstas en el artículo 16 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, será causa de terminación total o parcial de esta concesión, el mutuo acuerdo entre LA SECRETARÍA y LA CONCESIONARIA, en el entendido de que podrá darse por terminada cuando sea necesario para dar cumplimiento a la Declaratoria de Rescate", por lo que, en el título y sus adendas no se previó el pago de compensación alguna; sin embargo, a la SCT le fue requerido el pago de 752,100.0 miles de pesos para obtener nuevamente los tramos que integran el Paquete Michoacán que le otorgó a título gratuito, al entonces Fideicomiso de Apoyo al Rescate de Autopistas Concesionadas, actualmente FONADIN.

Por otra parte, el artículo 18 de la LCPAF dispone que, cumplido el término de la concesión, la vía general de comunicación con los derechos de vía y sus servicios auxiliares pasarán al dominio de la Nación sin costo alguno y libre de todo gravamen.

Por lo anterior, se concluye que la compensación pagada al FONADIN por la terminación anticipada, se realizó en contravención del ordenamiento citado, en virtud de que las vías de comunicación referidas debieron pasar al dominio de la Nación, sin costo alguno.

Por lo que corresponde a la subvención a favor de la SCT destinada para obra nueva por 4,572,728.3 miles de pesos, el resultado de la revisión de esta operación se describe con amplitud en el informe de la auditoría número 5 denominada "Apoyos No Recuperables y Gastos de Administración del Fideicomiso 1936 Fondo Nacional de Infraestructura" de la Cuenta Pública 2012.

Valor Técnico de Referencia (VTR). La SCT pidió asesoría al BANOBRAS para determinar el VTR del Paquete Michoacán y con ello dar inicio al proceso de concurso de licitación del mismo.

El 13 de julio de 2011, la SCT celebró un contrato de prestación de servicios profesionales con el BANOBRAS, con objeto de actuar como banco agente en el proceso de concurso, el que, a su vez, contrató los servicios de un despacho externo.

El despacho externo determinó que el VTR del Paquete Michoacán estaba en un rango de 615,000.0 miles de pesos a 885,000.0 miles de pesos, dependiendo del rendimiento esperado por el sector privado.

El BANOBRAS recomendó tomar el valor inferior recomendado por el despacho que ascendió a 615,000.0 miles de pesos, mismo que fue autorizado por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público en los términos de las disposiciones aplicables.

Adjudicación de la Licitación. El 13 de mayo de 2010, la Subsecretaría de Infraestructura y la DGDC, ambas de la SCT, publicaron la convocatoria para el Concurso Público Internacional número 00009076-002-10 para el otorgamiento de la concesión de los tramos carreteros que integran el Paquete Michoacán bajo el esquema de concesionamiento de autopistas de cuota de aprovechamiento de activos, que consiste en la exclusión de activos carreteros de la Red FONADIN a cambio del pago de una compensación por una concesión federal, mediante concurso público.

En el concurso participaron ocho empresas, de las cuales siete presentaron carta disculpa declinando su participación en el concurso, mientras que la restante, denominada Autopistas de Michoacán, fue la única que presentó propuesta económica, la cual resultó ganadora del concurso, y mediante el acto de fallo del 16 de diciembre de 2011, ofreció el pago de 752,100.0 miles de pesos.

Título de concesión. La SCT otorgó el título de concesión el 30 de marzo de 2012 para construir, operar, explotar, conservar y mantener por 30 años los libramientos de Morelia y de Uruapan, y mantener las obras de modernización asociadas a las autopistas que integran el Paquete Michoacán; de su análisis, se identificaron los aspectos más importantes a los que se obligó el concesionario, entre los que destacan los siguientes:

- El pago de la contraprestación inicial por 752,100.0 miles de pesos fue depositado el 29 de marzo de 2012 en la Tesorería de la Federación.
- Por el pago de la contraprestación anual del 0.5% de los ingresos brutos tarifados, la SCT informó que la concesionaria obtuvo ingresos por 466,804.3 miles de pesos correspondientes al ejercicio 2012 (año en el que inició operaciones), y el 1 febrero del 2013 realizó el pago de la contraprestación anual por 2,234.0 miles de pesos, IVA por 357.4 miles de pesos y actualizaciones y recargos por 64.7 miles de pesos.
- Establecer un capital de riesgo por 2,572,151.1 miles de pesos, del cual se constituirán los fondos de reserva para mantenimiento y conservación, y de obras de modernización no programadas y de mejoramiento.
- Una aportación de 200,000.0 miles de pesos para el fondo de contingencias del derecho de vía.
- Un fondo para obras adicionales por 350,000.0 miles de pesos.
- A constituir las garantías de cumplimiento y seguros para construcción con cobertura por un periodo de cinco años, las cuales fueron contratadas el 15 de marzo de 2012 y el 7 de junio de 2012, respectivamente.

El inicio de operaciones fue el 31 de marzo de 2012.

12-9-09112-02-0012-08-001 **Promoción de Responsabilidad Administrativa Sancionatoria**

Ante el Órgano Interno de Control en la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, para que realice las investigaciones pertinentes y, en su caso, inicie el procedimiento administrativo correspondiente, por los actos u omisiones de los servidores públicos que en

su gestión autorizaron el pago de la compensación de 752,100.0 miles de pesos al Fondo Nacional de Infraestructura, por la desincorporación de los tramos carreteros de Pátzcuaro - Uruapan; Uruapan - Nueva Italia y Nueva Italia - Lázaro Cárdenas, situación que no se encuentra prevista en la Ley, ya que por el supuesto que dio origen a la terminación anticipada, no se prevé el pago de ningún tipo de indemnización, y por tanto éstos debieron pasar al dominio de la Nación sin costo alguno.

Esta acción se deriva del(de los) Pliego(s) de Observaciones que se emite(n) en este informe con la(s) clave(s): 12-0-09100-02-0012-06-001

12-0-09100-02-0012-06-001 **Pliego de Observaciones**

Se presume un probable daño a la Hacienda Pública Federal por un monto de 752,100,000.00 pesos (Setecientos cincuenta y dos millones cien mil pesos 00/100 M.N.), debido a que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes autorizó el pago de una compensación al Fondo Nacional de Infraestructura, por la desincorporación de los tramos carreteros de Pátzcuaro - Uruapan; Uruapan - Nueva Italia y Nueva Italia - Lázaro Cárdenas, situación que no se encuentra prevista en la Ley, ya que por el supuesto que dio origen a la terminación anticipada, no se prevé el pago de ningún tipo de indemnización, y por tanto éstos debieron pasar al dominio de la Nación sin costo alguno.

6. Tijuana - Tecate y Libramiento Tecate. El 28 de noviembre de 1989, la SCT otorgó el título de concesión por 11 años nueve meses a la concesionaria de la autopista Tijuana - Mexicali, para la construcción, explotación y conservación del subtramo de 42 kilómetros (kms.) del tramo carretero Tijuana – Tecate, incluyendo el Libramiento Tecate en el Estado de Baja California, en el cual se estableció el pago de la contraprestación por la explotación de la concesión por el equivalente al 0.5% de los ingresos tarifados, que en el ejercicio de 2011 ascendieron a 215,973.5 miles de pesos, por lo que pagó 1,079.9 miles de pesos, más el IVA por 118.6 miles de pesos en el ejercicio 2012.

El título de concesión ha tenido tres modificaciones que se describen a continuación:

- Primera Modificación. El 16 de noviembre de 1994, la SCT autorizó una extensión del plazo de la concesión a 30 años contados a partir de la fecha en que se otorgó el título de concesión, debido a que la concesionaria informó que los ingresos captados fueron menores a los previstos en la concesión.
- Segunda Modificación. El 8 de julio de 2005, se formalizó la desincorporación del subtramo entre el km. 147+800 y el km. 153+300, que serviría para construir un entronque para un nuevo proyecto entre la SCT y el Gobierno del Estado de Baja California, denominado "Corredor Tijuana - Rosarito 2000".
- Tercera Modificación. El 31 de agosto de 2012, se otorgó una prórroga a la concesión por 30 años, contados a partir del término de la vigencia actual, la cual sería el 28 de noviembre de 2019, es decir, por el plazo que resulte necesario sin exceder del 28 de noviembre de 2049.

Dicha prórroga fue autorizada por la SCT a solicitud de la concesionaria para recuperar la inversión pendiente de 1,444,810.2 miles de pesos, sustentando la solicitud de prórroga con un análisis del flujo de efectivo realizado por un despacho externo.

El artículo 6 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal establece que las concesiones se otorgarán hasta por un plazo de 30 años, y que podrán ser prorrogadas a partir del primer tercio de la vigencia de éstas, por un plazo equivalente al señalado originalmente en el título de concesión.

En este caso, el plazo otorgado originalmente en noviembre de 1989 fue de 11 años nueve meses; y en noviembre de 1994, le autorizaron una prórroga al plazo de la concesión y quedó en 30 años, contados a partir de la fecha original; no obstante lo anterior, en agosto de 2012, la SCT otorgó nuevamente una prórroga de 30 años, que empezará a computarse a partir de noviembre de 2019, en infracción de la norma referida.

- Al respecto, la SCT informó que la modificación del plazo inicial parte del principio jurídico de sustituir una obligación o un derecho por otro u otros nuevos; en este sentido, la primera obligación o derecho se extingue en el momento mismo en que se perfecciona la modificación al plazo inicial, quedando absorbida la obligación o derecho por la nueva que la sustituya con todas sus consecuencias jurídicas.

Con esta base legal se extinguió el plazo de vigencia original del título de concesión (11 años nueve meses) y fue sustituido por un plazo de 30 años (el máximo previsto por la LCPAF). Con la extinción del plazo de vigencia original, se creó un "nuevo plazo inicial" con todos sus efectos legales, como si en el título de concesión se hubiera previsto un plazo de ejecución inicial de 30 años. Por lo anterior, la SCT considera que no existe contravención a lo establecido por el artículo 6 del ordenamiento antes señalado, en virtud de que la concesión se otorgó por un plazo de 30 años (plazo modificado) y se prorrogó por otros 30.

- También, informó que con la entrada en vigor del artículo 146 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, se otorgaron facultades a la SCT para determinar el plazo de una concesión, siempre y cuando no excediera de treinta años. Asimismo, el 22 de diciembre de 1993 se publicó en el Diario Oficial de la Federación la LCPAF, que establece en el primer párrafo de su artículo 6, que las concesiones se otorgarán hasta por un plazo de 30 años y que podrán ser prorrogadas hasta por un plazo equivalente al señalado originalmente.

Con base en lo anterior, y con la finalidad de brindar certeza jurídica a las inversiones realizadas por el concesionario, el 16 de noviembre de 1994, la SCT otorgó la primera modificación al título de concesión, con la cual extendió el plazo de vigencia de la concesión de 11 años nueve meses al plazo máximo previsto por la LCPAF (30 años); dicho de otra manera, la modificación al plazo original de la concesión (11 años nueve meses) no constituye una prórroga al plazo de vigencia, sino una actualización del plazo máximo previsto establecido en el artículo 6 de LCPAF.

- Como requisito para dicha modificación, la SCT dejó sin efectos la garantía de aforo referida en la condición cuarta, sin que lo anterior signifique que la concesionaria no pueda gozar de los beneficios que en el futuro le otorguen las leyes aplicables en la materia.
- En la condición cuarta del título, se estableció que por causa imputable al Gobierno Federal o por causa de fuerza mayor o hecho fortuito, la concesionaria se viera

impedida para ejecutar puntualmente el programa de obras, la SCT compensará a la concesionaria por el tiempo perdido, mediante la ampliación del plazo por la cual se otorgó la concesión.

Lo anterior, en virtud de que entró en vigor la LCPAF, y en ella se estableció que el plazo máximo de vigencia de la concesión no podría exceder de 30 años, por lo que a consecuencia del desequilibrio económico que sufrió el país en 1994, la SCT otorgó la primera modificación al título de concesión, dando vida a la condición cuarta y en cumplimiento al artículo 6 de la ley antes citada, otorgando la extensión en el plazo original de 11 años nueve meses, a un plazo máximo de 30 años; por lo anterior, el acto constituye una actualización del plazo máximo previsto por ley.

Asimismo, manifestó que no existe fundamento jurídico expreso en la LCPAF o en algún otro ordenamiento legal que faculte a la SCT para exigir una nueva contraprestación por el otorgamiento de una prórroga, por lo cual, si ella lo requiriere sin el fundamento legal expreso, la SCT podría caer en un exceso de atribuciones dado que se estaría gravando la concesión con una carga fiscal no prevista por las leyes de la materia.

Con el análisis de la información proporcionada por la SCT, esta entidad de fiscalización superior, considera lo siguiente:

- La primera modificación realizada a la concesión se otorgó debido a que la concesionaria solicitó la extensión del plazo a 30 años, toda vez que realizó un volumen mayor de obra autorizado por la SCT, aunado a que, en el periodo de operaciones, los ingresos captados habían sido menores a los previstos en el título de concesión, por lo que le fue autorizada la extensión del plazo a 30 años; sin embargo, se dispuso que la garantía de aforo que correspondía al concepto por el cual le podían otorgar una prórroga al concesionario, quedó sin efectos, puesto que por consecuencia lógica se agotaba el máximo de duración de dicha concesión permitido por la ley.
- Por otra parte, la modificación mencionada en el párrafo anterior, no actualiza la hipótesis que pudiera constituir una novación en los términos que establece el artículo 2215 del Código Civil Federal, fundamento citado por la propia SCT en su respuesta, ya que de conformidad con el precepto mencionado, la novación nunca se presume, sino debe hacerse constar expresamente, situación que para el caso en concreto no se cumplió (acreditó), en virtud de que en ninguna parte del contenido del documento de modificación se expresa tal situación; asimismo, los conceptos utilizados para el otorgamiento de extensión del plazo no corresponden a los pactados en el título de concesión para la ampliación del mismo. En consecuencia, al no representar una novación de obligaciones, se infiere que la extensión del plazo otorgada corresponde a una prórroga que se dispuso en la concesión, toda vez que en la misma modificación se mencionó que se suprimía la condición cuarta del título de concesión, debido a que se agotaba el máximo de duración de dicha concesión permitida por ley.

Por lo anterior, este órgano de fiscalización superior observó que la tercera modificación donde se otorgó una prórroga a la concesión por 30 años contados a partir del término de la vigencia, es contraria a derecho, ya que previamente había sido otorgada la única prórroga autorizada por ley, como se expuso en los párrafos anteriores.

Asimismo, no proporcionó el soporte documental del modelo financiero que dio soporte a la autorización de la prórroga, así como la determinación y pago del aprovechamiento adicional que determinó la SHCP al autorizar las contraprestaciones de la concesión en términos del artículo 15, fracción VIII de la LCPAF.

12-9-09112-02-0012-08-002 **Promoción de Responsabilidad Administrativa Sancionatoria**

Ante el Órgano Interno de Control en la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para que realice las investigaciones pertinentes y, en su caso, inicie el procedimiento administrativo correspondiente por los actos u omisiones de los servidores públicos que en su gestión autorizaron, el 31 de agosto de 2012, la tercera modificación al título de la concesión del tramo Tijuana-Tecate y Libramiento Tecate, otorgando una prórroga de 30 años contados a partir del término de la vigencia actual, que para este caso es el 28 de noviembre de 2019, con base en un ordenamiento que no se encontraba vigente para la concesión, privilegiando con esto el interés particular por encima del interés del Gobierno Federal; asimismo, no proporcionaron el soporte documental del modelo financiero que dio soporte a la autorización de la prórroga.

7. Kantunil – Cancún. El 5 de diciembre de 1990, la SCT autorizó a un consorcio el título de concesión con vigencia de 17 años ocho meses, para construir, explotar y conservar el tramo Kantunil – Cancún con una longitud de 250 kms. de la carretera Mérida - Cancún, en los estados de Yucatán y Quintana Roo, en el que se obligó al pago de la contraprestación del 0.5% de los ingresos tarifados que reciba de forma anual.

En la revisión del título, se observó que en la condición décima tercera, la SCT estableció el derecho de ampliación de la concesión en un tramo de la carretera, y dejó en blanco el espacio de los kilómetros autorizados, dejando a su consideración la extensión de la ampliación por otorgar sin delimitar el kilometraje concesionado y la ubicación del mismo.

El título de concesión ha sufrido dos modificaciones, las cuales se describen a continuación:

- Primera Modificación. El 16 de noviembre de 1994, la SCT autorizó la extensión del plazo de vigencia de la concesión a 30 años contados a partir del 5 de diciembre de 1990, debido a que durante el tiempo de operación de la carretera, el aforo había sido menor a lo previsto, y por tanto los ingresos captados no fueron los esperados; asimismo, la concesionaria solicitó ajustar el programa financiero del proyecto, y modificó la condición décima tercera para establecer el derecho a una ampliación de la concesión en un tramo de carretera que no exceda la longitud de la vía general de comunicación originalmente concesionada.
- Segunda Modificación. El 28 de julio de 2011, la SCT autorizó incorporar a la concesión los tramos Cedral – Tintal con una longitud de 10 kms. y Tintal – Playa del Carmen, incluidos los entronques Cedral y Tintal, con una longitud de 44 kms. para construir, conservar, mantener, operar y explotar éstos; de igual forma se estableció que el plazo de la concesión se prorrogaría para autorizar una vigencia adicional por 30 años, o por el que resulte necesario.

Por lo anterior, esta ASF observó que los tramos entregados en la segunda modificación realizada el 28 de julio de 2011 no pertenecen al tramo originalmente concesionado, por lo cual no debió considerarse como una ampliación adicional y debió someterlo al concurso público que establece el artículo 7 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.

La SCT no acreditó haber llevado a cabo las gestiones necesarias a efecto de que la SHCP fijara las contraprestaciones que se debían pagar por la concesión de dichos tramos, así como los aprovechamientos adicionales que se debían cubrir por la extensión del plazo autorizado en la primera modificación.

- Al respecto, la SCT informó que se debe considerar lo dispuesto en el artículo sexto transitorio de la LCPAF, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 22 de diciembre de 1993, donde se estableció que las concesiones y permisos otorgados con anterioridad a la entrada en vigor de la presente ley, continuarían en vigor en los términos y condiciones consignados en los mismos, hasta el término de su vigencia; y que las concesiones y permisos en trámite se atenderían a lo dispuesto en la Ley de Vías Generales de Comunicación; asimismo, señaló que dicha concesión se otorgó al amparo del artículo 51 de la LVGC.

Por lo anterior, la construcción de los tramos señalados en la observación no se establecieron de manera arbitraria, pues se sustentó en la LVGC, ordenamiento legal bajo el cual se expidió el título de concesión, donde se previó la ampliación de la vía concesionada, así entonces, la ampliación constituye el cumplimiento de las obligaciones originalmente establecidas en la condición décima tercera.

- Asimismo, la SCT informó que la modificación del 28 de julio de 2011 se basó en las expectativas de desarrollo particular de dicha vía general de comunicación, en cuanto a su interconectividad con la red regional, y a que los tramos parciales siguientes se incorporarían según se presenten las condiciones de demanda vehicular. De lo anterior, tanto la LCPAF, como la segunda modificación al título, estipulan la obligación de pagar una contraprestación por el otorgamiento en concesión de los tramos carreteros, pero no establecen un plazo para fijar y enterar dicha contraprestación, cuyo monto lo propone la SCT a la SHCP con base en el monto total de recursos invertidos en la construcción de dichos tramos carreteros, entre otros factores. Por lo anterior, tan pronto formule la propuesta de contraprestaciones que deberá cubrir la concesionaria ante la SHCP, se informará a la ASF.
- Además, informó que en el momento en que se otorgó la concesión, el artículo 4 de la LVGC establecía que las controversias que se susciten sobre la interpretación y cumplimiento de las condiciones, se decidirán por los mismos términos de las concesiones, y aunado a esto, en el último párrafo del artículo 30 de la LCPAF, establece que la construcción, mantenimiento y explotación de los caminos y puentes, estarán sujetos a lo dispuesto en esta ley, sus reglamentos y las condiciones impuestas en la concesión respectiva.

Esta entidad de fiscalización considera lo siguiente:

La LVGC vigente al momento de otorgarse la concesión disponía, en su artículo 8, que para la construcción, establecimiento o explotación de vías generales de comunicación, el otorgamiento de concesiones se sujetarían a un plan general en el que se establecería un programa de trabajo, el cual debía contener diversos estudios de carácter económico para determinar la construcción o establecimiento de nuevas vías, previendo, entre otras cosas, la distancia adecuada de la nueva vía a construir, situación que fue detallada en la primera parte del título de concesión donde se estableció el total de kilometraje que abarcaría la

nueva vía; cabe señalar que no se previó el tramo otorgado posteriormente, ya que no se estableció como parte de la distancia de la vía de comunicación. Por otra parte, la ley no contempla la situación de otorgarle ampliaciones para la construcción de un tramo distinto al concesionado, lo cual resulta lógico ya que únicamente se concesionan los tramos previamente planeados y autorizados en los programas de referencia.

Por otra parte, la necesidad de construcción del nuevo tramo adherido a la concesión, se dio hasta los ejercicios de 2009 y 2011, y por tanto, su otorgamiento se debió dar en los términos que establece la LCPAF, la cual dispone que para otorgar en concesión la construcción, operación, explotación, conservación y mantenimiento de los caminos y puentes, se debe celebrar el concurso público correspondiente.

Por lo anterior, se concluye que el otorgamiento de la concesión para construir, conservar, mantener, operar y explotar, los tramos Cedral – Tintal con una longitud de 10 kms. y Tintal – Playa del Carmen, incluidos los entronques Cedral y Tintal, con una longitud de 44 kms., fue otorgada sin el concurso público que señala la LCPAF. Por otra parte, aceptando sin conceder que la ampliación de la concesión fue otorgada en términos de ley, el concesionario debió haber pagado un aprovechamiento adicional, tal como lo determinó la SHCP al autorizar las contraprestaciones de la concesión en términos del artículo 15, fracción VIII de la LCPAF.

Al respecto, se emitió una Solicitud de Intervención a la Instancia de Control núm. DGAFFA/SIIC/018/2013 del 5 de noviembre de 2013.

8. Constituyentes y Reforma - La Venta.- El 31 de julio de 1989, la SCT autorizó el título de concesión por dos años cuatro meses, para construir, explotar y conservar el tramo carretero a la concesionaria, quien se obligó al pago de la contraprestación anual del 0.5% de los ingresos tarifados que reciba anualmente, cuyo vencimiento fue el 30 de noviembre de 1991.

La SCT autorizó ocho modificaciones al título de concesión, como se muestra a continuación:

- Primera modificación. El 19 de diciembre de 1991, se otorgó una ampliación a partir de esta fecha por 11 años para recuperar la inversión efectuada, debido a que el tránsito vehicular resultó inferior a la proyección efectuada por la SCT.

Es importante resaltar que esta modificación se realizó fuera del plazo de vigencia del título ya que habían transcurrido 19 días desde la fecha de terminación original pactada el 30 de noviembre de 1991.

- Segunda modificación. El 24 de abril de 1992, la SCT autorizó ajustar las tarifas de peaje semestralmente conforme al Índice Nacional de Precios al Consumidor (INPC) o cuando dicho índice sufriera un incremento del 5.0% o más.
- Tercera modificación. El 15 de diciembre de 1993, la SCT autorizó incorporar la construcción, operación, explotación, conservación y mantenimiento del tramo "La Venta-Colegio Militar" de 22 kms. con un plazo de 25 años.
- Cuarta modificación. El 15 de mayo de 2002, se desincorporó el tramo "La Venta-Colegio Militar" por no haber obtenido el dictamen favorable de impacto ambiental. Asimismo, se otorgó una extensión del plazo de la concesión de 10 años un mes, a partir del 19 de diciembre de 2002, debido a la falta de cumplimiento de las

proyecciones de tránsito y un mes por la inversión referente al tramo "La Venta-Colegio Militar"; sin embargo, se formalizó como ampliación al plazo original, por lo que la concesión terminaría el 19 de enero de 2013.

Lo anterior se realizó en infracción del artículo 6 de la LCPAF vigente en 2002, que establece "...que éstas podrán ser prorrogadas, hasta por un plazo equivalente al señalado originalmente..." y en este caso el plazo originalmente autorizado fue de dos años cuatro meses, además, se autorizó una prórroga de 11 años en la primera modificación.

- Quinta modificación. El 22 de marzo de 2006, se redujo el plazo de la vigencia a 20 años 5 meses y 17 días, es decir, con vencimiento al 17 de enero de 2010; además, le otorgó una prórroga por el mismo plazo contando a partir del término de la vigencia modificada, por lo que la nueva vigencia expira el 4 de julio 2030.

La ampliación a la vigencia otorgada mediante la quinta modificación al título de concesión rebasó los plazos previstos en la LCPAF, además de que debió someterse a un proceso de licitación, debido a que la concesión ya había cubierto el periodo máximo de vigencia en concordancia con los artículos 7 y 30 de la ley antes referida.

- Sexta Modificación. El 5 de enero de 2012, la SCT autorizó la construcción de obras de mejora o interconexión en carretas federales, así como su mantenimiento.

Esta ASF considera que la modificación referida contraviene lo establecido en las disposiciones aplicables, debido a que para la autorización de la construcción y mantenimiento de obras, se debe celebrar por medio de concurso público.

- Séptima Modificación. El 2 de mayo de 2012, se adicionó al título que el incumplimiento por parte de la concesionaria en las obras de mejora e interconexión no se consideran una causa de terminación de la concesión, debido a que serán financiadas con recursos propios de la concesionaria.

La modificación que se comenta contraviene lo dispuesto en las disposiciones aplicables, ya que en ellas se establece que el incumplimiento a lo establecido en los títulos de concesión son causas de terminación de la misma; sin embargo, la SCT autorizó que el incumplimiento en los trabajos de obras no es causa de terminación.

- Octava Modificación. El 31 de agosto de 2012, la SCT autorizó la modificación del título para establecer que en caso de que el plazo de la concesión sea insuficiente para pagar las obligaciones derivadas de la bursatilización que efectuó el concesionario, la SCT compensará a la concesionaria con el plazo necesario "sin exceder la vigencia máxima de ley que en este caso será el 17 de enero de 2040", o en su caso, obligándose al pago del saldo pendiente de las obligaciones derivadas de dicha operación bursátil.

Dicha modificación se considera contraria a derecho, debido que la SCT autorizó la posibilidad de otorgar un plazo adicional a la prórroga autorizada en la quinta modificación, en contravención al artículo 6 de la LCPAF, ya que esa ley dispone que las prórrogas sólo pueden ser otorgadas hasta por un plazo equivalente al señalado originalmente; asimismo, el compromiso de pagar una indemnización al concesionario contraviene el artículo 18 del mismo ordenamiento, que establece que la vía concesionada, cumpliendo con su objetivo, debe pasar al dominio de la Nación sin costo alguno y libre de todo gravamen.

En conclusión, la SCT autorizó modificaciones al título de concesión en infracción de la norma aplicable a las vías generales de comunicación.

Por otra parte, se considera incongruente que las ampliaciones autorizadas al concesionario se sustenten bajo el argumento de que no había recuperado su inversión, siendo que la concesión se autorizó por un plazo de dos años cuatro meses, y al 31 de diciembre de 2012 la SCT autorizó prórrogas por 50 años cinco meses y 17 días.

- Al respecto, la SCT informó que, como se mencionó en el resultado 7, las modificaciones al título fueron realizadas con base en el entonces vigente artículo 51, fracción I de la LVGC, y considerando el artículo sexto transitorio de la LCPAF, e indicó que las concesiones tienen una existencia determinada, cuyo cumplimiento del plazo es la forma normal de extinción que puede darse de manera diversa mediante la realización de un hecho; en este sentido el plazo puede ser renovado, con lo que se prorroga la existencia de la concesión, sin que dicha revocación o prórroga pueda exceder los plazos máximos que la propia legislación establece al momento de resolverla.

En caso de que se impongan nuevas cargas a la concesionaria para la realización de nuevas inversiones, el plazo debe ser suficiente para garantizar la recuperación de la inversión y obtener rendimientos, lo cual no impide que se disponga como fecha de vencimiento el plazo máximo que permite el artículo 6 de la LCPAF.

Por lo anterior, de considerarse que la concesión otorgada no permitiera la recuperación de la inversión convenida, con independencia del plazo previsto, se llegaría al absurdo de su imposible realización, lo cual resulta falso, debido a que la observancia de los propios aforos permite establecer anticipadamente que, en cierto tiempo, la inversión de la concesionaria será recuperada de forma inevitable.

- Asimismo, la SCT informó que al amparo del artículo 25 constitucional, tiene las atribuciones para determinar y, por tanto, imponer las obligaciones con cargo a la concesión en los bienes de dominio público que considere convenientes en beneficio del interés nacional, a fin de mantener sus funciones de supervisión y vigilancia en la administración, en el control y en la rectoría del bien concesionado.

La SCT determinó la urgente necesidad de llevar a cabo la construcción de obras de mejora a la vía concesionada, para atender la problemática de interconexión con la red vial urbana para reducir los costos en operación vehicular, tiempos de traslado y de impacto ambiental, entre otros; por lo que en la sexta y séptima modificación, el concesionario asume la responsabilidad de cubrir los costos de las obras objeto de las modificaciones, con lo cual asegura que no habrá variación significativa en el tiempo de ejecución, ni en el costo de las mismas y sin comprometer recursos fiscales que pueden utilizarse en otras actividades prioritarias del gobierno.

La octava modificación no implicó el otorgamiento de prórroga alguna a la vigencia de la concesión, toda vez que prevalece el plazo de vigencia señalado en la quinta modificación al título (4 de julio de 2030), y que los análisis financieros y las estimaciones esperadas de tránsito en dicho plazo mostraron que podrían generar recursos suficientes para el pago de los compromisos y obligaciones financieras de la concesionaria; de ahí, que la concesión podría darse por terminada el 4 de julio de 2030, siempre y cuando ésta haya realizado el

pago de dichas obligaciones financieras y recuperado el monto de las inversiones que realizó o incluso de manera anticipada, por constituir precisamente una causal de terminación de la concesión ya prevista en el título de concesión y se dejó abierta la posibilidad de ampliar el plazo en comento, sin exceder el 17 de enero de 2040, para descartar aritméticamente que se pudiera rebasar el periodo máximo previsto en el artículo 6 de la LCPAF.

Al respecto, la ASF observa que en la condición vigésima segunda del título de concesión se dispuso que para toda la duración de la concesión, regirían los ordenamientos que sobre la materia se expidieran en el futuro, y que para efectos del caso que nos ocupa, se expidió la LCPAF, y la hipótesis se actualizó en cada una de las modificaciones subsecuentes al título de concesión, ya que fueron motivadas y fundamentadas en apego al citado ordenamiento.

Por lo anterior, esta entidad de fiscalización concluye lo siguiente:

En cuanto a la sexta modificación, se considera que la incorporación de las obras de mejora o interconexión en carreteras federales, así como el mantenimiento de las mismas, contraviene lo dispuesto en los artículos 6, 7 y 30 de la LCPAF y 134 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, debido a que no se llevó a cabo el concurso público respecto de las obras que no correspondían al tramo que fue objeto de la concesión original, y por tanto la SCT dejó de asegurar al Estado las mejores condiciones disponibles en cuanto precio, calidad, financiamiento, oportunidad y demás elementos relacionados; asimismo, para efectos del mantenimiento de los tramos, también debió haberse celebrado dicho concurso.

Por lo que corresponde a la séptima modificación, se considera que también es contraria a derecho, en virtud de que se autorizó no considerar los incumplimientos de obra pactados en las obligaciones del concesionario como motivo de revocación y por consecuencia de terminación de la concesión, contraviniendo lo dispuesto en el artículo 17, fracción I, de la ley citada, el cual refiere que pueden revocarse las concesiones por incumplir el objeto, obligaciones o condiciones pactadas en los títulos de concesión.

Por lo que corresponde a la octava modificación, se acordó que la SCT compensaría a la concesionaria con la extensión en el plazo de vigencia de la concesión, en el supuesto de que el plazo de prórroga previamente otorgado resultara insuficiente para cubrir las obligaciones de pago que tiene a cargo la concesionaria; sin embargo, dicha modificación, en los términos que fue autorizada, contraviene lo dispuesto en la LCPAF, ya que dicha ley dispone que las prórrogas sólo pueden ser otorgadas hasta por un plazo equivalente al señalado originalmente que, para este caso, en la quinta modificación al título de concesión, se acordó que el plazo de vigencia original era de 20 años cinco meses y 17 días, los cuales concluyeron el 17 de enero de 2010, y se dispuso que se otorgaba una prórroga a la vigencia de la concesión por un plazo igual al originalmente otorgado y, por consecuencia, la concesión estaría vigente hasta el 4 de julio de 2030; en ese sentido, la última fecha sería el plazo máximo de prórroga y no el que refiere la SCT en la modificación que se comenta (17 de enero de 2040); asimismo, el compromiso de pagar una indemnización al concesionario, contraviene el artículo 18 de la misma ley, ya que este artículo dispone que, cumplido el término de la concesión y, en su caso, el de la prórroga que se hubiere otorgado, la vía general de comunicación con los derechos de vía y sus servicios auxiliares pasarán al dominio de la Nación sin costo alguno y libre de todo gravamen.

12-9-09112-02-0012-08-003 Promoción de Responsabilidad Administrativa Sancionatoria

Ante el Órgano Interno de Control en la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, para que realice las investigaciones pertinentes y, en su caso, inicie el procedimiento administrativo correspondiente, por los actos u omisiones de los servidores públicos que en su gestión otorgaron al concesionario de la autopista Constituyentes y Reforma - La Venta, mediante la sexta modificación al título de concesión, la autorización para construir y mantener las obras de mejoras e interconexión en carreteras federales distintas al tramo que fue objeto de la concesión original, sin efectuar el concurso público, dejando de asegurar al Estado las mejores condiciones disponibles en cuanto precio, calidad, financiamiento, oportunidad y demás elementos relacionados, contraviniendo las disposiciones legales aplicables.

12-9-09112-02-0012-08-004 Promoción de Responsabilidad Administrativa Sancionatoria

Ante el Órgano Interno de Control en la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, para que realice las investigaciones pertinentes y, en su caso, inicie el procedimiento administrativo correspondiente, por los actos u omisiones de los servidores públicos que en su gestión otorgaron al concesionario de la autopista Constituyentes y Reforma - La Venta, mediante la séptima modificación al título de concesión, la autorización de la excepción a los supuestos de causas de revocación de las concesiones, al determinar que la no realización por parte de la concesionaria de cualesquiera de las inversiones u obras de mejora o interconexión en carreteras federales, no constituirá ni se considerará como causa de terminación de la concesión, contraviniendo lo dispuesto en la normativa aplicable.

12-9-09112-02-0012-08-005 Promoción de Responsabilidad Administrativa Sancionatoria

Ante el Órgano Interno de Control en la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, para que realice las investigaciones pertinentes y, en su caso, inicie el procedimiento administrativo correspondiente, por los actos u omisiones de los servidores públicos que en su gestión otorgaron al concesionario de la autopista Constituyentes y Reforma - La Venta, mediante la octava modificación al título de concesión, un plazo adicional a la prórroga previamente otorgada, contraviniendo el artículo 6 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, el cual dispone que las prórrogas sólo pueden ser otorgadas hasta por un plazo equivalente al señalado originalmente que, para este caso, en la quinta modificación al título de concesión, se acordó que el plazo de vigencia original era de 20 años cinco meses y 17 días, los cuales concluyeron el 17 de enero de 2010, y se dispuso que se otorgaba una prórroga a la vigencia de la concesión por un plazo igual al originalmente otorgado; por consecuencia, el plazo máximo de la concesión estaría vigente hasta el 4 de julio de 2030.

12-9-09112-02-0012-08-006 Promoción de Responsabilidad Administrativa Sancionatoria

Ante el Órgano Interno de Control en la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, para que realice las investigaciones pertinentes y, en su caso, inicie el procedimiento administrativo correspondiente, por los actos u omisiones de los servidores públicos que en su gestión otorgaron al concesionario de la autopista Constituyentes y Reforma - La Venta, mediante la octava modificación al título de concesión, la posibilidad de que la Secretaría liquidara el saldo pendiente de la deuda por la bursatilización efectuada por el concesionario si el plazo de prórroga no fuere suficiente para cubrir los mismos, contraviniendo lo establecido en el artículo 18 de la Ley de Caminos, Puentes y

Autotransporte Federal, el cual establece que una vez cumplido el término de la concesión y, en su caso, el de la prórroga que se hubiere otorgado, la vía general de comunicación con los derechos de vía y sus servicios auxiliares pasarán al dominio de la Nación sin costo alguno y libre de todo gravamen.

9. Concesión otorgada al Fondo Nacional de Infraestructura (FONADIN). El 7 de febrero de 2008, se creó el fideicomiso público considerado entidad no paraestatal denominado FONADIN.

El 30 de septiembre de 2011, la SCT y el BANOBRAS, como fiduciaria del FONADIN, celebraron el convenio de terminación anticipada de las concesiones otorgadas el 31 de agosto de 1997, con motivo del rescate carretero decretado en agosto de ese ejercicio.

Lo anterior, con objeto de terminar con 16 años de anticipación el título de las concesiones autorizadas y dar inicio a uno nuevo mediante el cual, se autorizó la concesión de los tramos carreteros que se tenían originalmente y agregar los tramos carreteros siguientes: el libramiento de Villahermosa, la autopista Durango - Mazatlán, el tramo carretero Jala - Compostela - Las Varas y el Ramal a Compostela, y el tramo carretero Cabo San Lucas - San José del Cabo, con una vigencia de 30 años contados a partir del 1 de octubre del año 2011.

Al 31 de diciembre de 2012, el título de concesión ha sido modificado en dos ocasiones como se describe a continuación:

- Primera modificación. El 6 de julio de 2012, la SCT autorizó incluir en el objeto de la concesión la operación, explotación, conservación y mantenimiento del subtramo de 66.04 km. de longitud, ubicado del km. 12+000 al km. 74+048 de la autopista federal Lagos de Moreno- San Luis Potosí, incluido su derecho de vía, en los estados de Jalisco y San Luis Potosí.
- Segunda Modificación. El 24 de agosto de 2012, la SCT autorizó incluir en la concesión el Libramiento Poniente de Acapulco de 39.707 km. de longitud, ubicado al km. 39+707 en el entronque Coyuca III de la carretera federal Acapulco-Zihuatanejo, incluido su derecho de vía, en el estado de Guerrero, así como el Libramiento Oriente de Chihuahua de 42.304 km. de longitud, ubicado del km. 0+00 en el entronque Jiménez, al km. 42+304 en el entronque de Sacramento de la carretera Chihuahua- Ciudad Juárez, en el estado de Chihuahua.

En conclusión, en 2012, la SCT autorizó al FONADIN la inclusión de tres tramos carreteros al fideicomiso, sin someterse al proceso de concurso público.

- Al respecto, la SCT informó que el Comité Técnico del FONADIN mediante acuerdos números CT/1A EXT/26-MARZO-2012/IV y CT/1A ORD/26-MARZO-2012/VIII, instruyó al BANOBRAS para que solicitara y, en su caso, formalizara con la SCT, con fundamento en los artículos 6 y 30 de la LCPAF, el otorgamiento de una concesión por los tramos Lagos de Moreno - San Luis Potosí, el Libramiento Poniente de Acapulco y el Libramiento Oriente de Chihuahua, con objeto de incluirlos en el título de concesión.

Además, informó que el último párrafo del artículo 3 de la Ley de Instituciones de Crédito (LIC), establece que "a todos los fideicomisos públicos para el fomento económico se les podrán otorgar concesiones en los mismos términos que a las entidades paraestatales".

Al respecto, la Procuraduría Fiscal de la Federación (PFF) y la Unidad de Banca de Desarrollo (UBD), ambas de la SHCP, informaron a esta ASF que el FONADIN no se encuentra bajo los supuestos que definen a los fideicomisos para el fomento económico, previstos en el artículo 3 de la Ley de Instituciones de Crédito, además de que dicho fideicomiso realiza actividades que inciden en el fomento económico atendiendo a los fines para los cuales fue constituido como un vehículo que permitiera la participación de los sectores social y privado, a efecto de impulsar y organizar áreas prioritarias del desarrollo económico del país, al fomentar la competitividad y generación de empleos por medio de la inversión en materia de infraestructura. Con base en lo anterior, al FONADIN no se le puede considerar como un fideicomiso para el fomento económico y, por tanto, no puede recibir tramos carreteros en concesión por no encontrarse en los supuestos previstos en el artículo 30 de la LCPAF.

- Al respecto, la SCT informó que la PFF y la UBD, establecen que el FONADIN realiza actividades que "inciden" en el fomento económico, por lo que se ubica dentro del supuesto del último párrafo del artículo 3 de la LIC, y por ende le resulta aplicable el segundo párrafo del artículo 30 de la LCPAF.

El artículo 3º del Decreto por el que se ordena la creación del FONADIN, y su cláusula tercera del contrato, establece como fines, entre otros, el de adquirir, administrar y ceder derechos y obligaciones establecidos en concesiones o permisos.

Por otra parte, es importante señalar que las operaciones de crédito realizadas por el FONADIN, incluyendo la asunción de obligaciones por cuenta de terceros, no representa más del cincuenta por ciento de los activos totales promedio. Es por ello que aun cuando se trata de un fideicomiso público para el fomento económico no forma parte del Sistema Bancario Mexicano.

Finalmente, el último párrafo del artículo 3 de la LIC se refiere a "todos los fideicomisos públicos para el fomento económico" y no sólo a aquellos que forman parte del Sistema Bancario Mexicano. Por lo que este párrafo a consideración de esta dependencia resulta aplicable al fondo.

Esta entidad de fiscalización superior considera que las concesiones otorgadas al FONADIN fue contraria a derecho, en virtud de que el fideicomiso se constituyó como una entidad no paraestatal en los términos del decreto de creación del fondo, razón por la cual no actualiza las hipótesis dispuestas en el artículo 30 de la LCPAF, respecto de los sujetos que son susceptibles de obtener una concesión; por otra parte, también se considera que no actualiza el supuesto del último párrafo del artículo 3 de la LIC, ya que no forma parte de los fideicomisos públicos para el fomento económico y por tanto no forma parte del Sistema Bancario Mexicano como se definió en los párrafos anteriores, aunado a que la LIC no le es aplicable, ya que esta última no tiene el carácter supletorio para la LCPAF y no se contempla en el artículo 4 de ese ordenamiento.

Al respecto, se emitió una Solicitud de Intervención a la Instancia de Control núm. DGAFFA/SIIC/017/2013 del 5 de noviembre de 2013.

12-9-09112-02-0012-08-007 **Promoción de Responsabilidad Administrativa Sancionatoria**

Ante el Órgano Interno de Control en la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, para que realice las investigaciones pertinentes y, en su caso, inicie el procedimiento administrativo correspondiente, por los actos u omisiones de los servidores públicos que en su gestión autorizaron al Fondo Nacional de Infraestructura número 1936 la concesión de la Autopista Federal Lagos de Moreno- San Luis Potosí, del Libramiento poniente de Acapulco y el Libramiento Oriente de Chihuahua en el ejercicio fiscal de 2012, contraviniendo las disposiciones aplicables ya que no es un fideicomiso público constituido para el fomento económico, y no es considerado una entidad paraestatal, elementos indispensables para obtener concesiones, y por tanto debió llevarse a cabo el concurso público respectivo.

10. Inspección, verificación y vigilancia. Los artículos 70, 71 y 72 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, y 20, fracción XIV, del Reglamento Interior de la SCT establecen la obligación que tiene de inspeccionar, verificar y vigilar el cumplimiento de los aspectos técnicos y normativos de los tramos concesionados.

Las normas para calificar el estado físico de un camino establecen que la calificación mínima aceptable para las autopistas concesionadas deberá ser de 350 a 450 puntos, para considerarse como "Aceptable/ Regular", y si el rango se encuentra debajo de los 350 puntos, se consideraría como "Deficiente/ Malo".

En 2012, la DGDC, por medio de la Dirección General Adjunta de Supervisión Física de Autopistas, realizó el seguimiento del estado físico de 45 carreteras, con los resultados siguientes:

- 40 autopistas se encontraban dentro del rango establecido como "Aceptable/ Regular".
- Los tramos Cadereyta – Reynosa, Estación Don Nogales, Gómez Palacio – Corralitos, libramiento Poniente de Tampico y Saltillo - Torreón obtuvieron una calificación menor de los 350 puntos que es la calificación mínima aceptada, los cuales pertenecen al título de concesión del FONADIN. De lo anterior, se desprende que el 11.1% de las autopistas revisadas no cumplen con la calificación mínima establecida en las normas referidas. Conviene señalar que la DGDC informó que durante el ejercicio fiscal de 2012, no sancionó ni multó a las concesionarias que calificaron por debajo de los 350 puntos.
- Al respecto, la SCT informó que no aplicó sanciones debido a que en una primera etapa requirió, mediante oficios a los concesionarios, su intervención urgente con el fin de que realizaran las acciones necesarias para obtener una calificación superior a los 400 puntos, y se enviara a la DGDC la relación de trabajos a realizar, así como el programa de ejecución a efecto de dar seguimiento, y que se llevaran a cabo los estudios y proyectos que permitieran determinar el tratamiento para mejorar el estado físico de la superficie de rodamiento de la autopista.

En una segunda etapa, se vuelven a evaluar las autopistas, y en el caso de que el concesionario no haya atendido las recomendaciones tendientes a la mejora, se procede a iniciar las sanciones correspondientes.

- Asimismo, que los programas y trabajos de conservación ejecutados por el FONADIN durante el 2012 a la Autopista Saltillo – Torreón y el Libramiento Poniente de Tampico, reflejaron su eficacia, ya que hubo una mejoría en el estado

físico de la autopista en el segundo semestre del 2012, lo cual se vio reflejado en el incremento de la calificación del estado físico de la autopista, resultando con una calificación mayor a los 350 puntos señalados.

Cadereyta – Reynosa. La concesionaria implementó acciones en los programas de mantenimiento mayor y menor, y asignó recursos para mejorar el estado físico de la autopista.

Gómez Palacios – Corralitos. La concesionaria ejecutó trabajos de conservación en la autopista; sin embargo, dichos trabajos continúan en ejecución en 2013.

Estación Don Nogales. A partir del 2010, se iniciaron obras relativas al programa de modernización y ampliación de la autopista.

Por lo anterior, en ninguno de los casos, la DGDC consideró procedente iniciar ningún procedimiento de sanción.

La SCT continúa con la facultad de revisión y verificación prevista en el título de concesión y legislación aplicable de manera periódica, por lo que en caso de presentarse alguna situación que constituya o pueda constituir un incumplimiento de las obligaciones a cargo de la concesionaria relativas a la conservación del estado físico establecidas en el título de concesión y en las leyes correspondientes, procederá en los términos establecidos en las disposiciones legales y administrativas aplicables.

En conclusión, la SCT informó que el tramo Estación Don Nogales inició obras de modernización y ampliación de la autopista a partir del 2010; no obstante lo anterior, la SCT no sancionó al FONADIN por los cuatro tramos carreteros que obtuvieron una calificación menor a los 350 puntos, y no especificó en qué documento se establecen las etapas con las cuales la SCT evaluó el incumplimiento por segunda ocasión, cuando el artículo 74 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal establece que, en caso de cualquier otra infracción a los ordenamientos que de ella se deriven, se sancionará con multa de hasta 1,000 días de salario mínimo, y en caso de reincidencia se aplicará el equivalente de hasta el doble de las cuantías referidas.

12-9-09112-02-0012-08-008 **Promoción de Responsabilidad Administrativa Sancionatoria**

Ante el Órgano Interno de Control en la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, para que realice las investigaciones pertinentes y, en su caso, inicie el procedimiento administrativo correspondiente, por los actos u omisiones de los servidores públicos que en su gestión no sancionaron al Fondo Nacional de Infraestructura por los 4 tramos carreteros previstos en el título de concesión que no alcanzaron el puntaje mínimo aceptable que se estableció en las normas para calificar el estado físico de un camino, ni las condiciones quincuagésima novena y sexagésima tercera del título de concesión.

11. Modificación, ajuste y actualización de tarifas. Se constató que, durante el ejercicio 2012, los concesionarios de las autopistas solicitaron la actualización tarifaria por tipo de vehículo en función de los incrementos registrados por el INPC o un incremento igual o mayor al 5.0% de dicho índice respecto del último incremento tarifario, mismos que registró y autorizó la DGDC.

Recuperaciones Probables

Se determinaron recuperaciones probables por 752,100.0 miles de pesos.

Resumen de Observaciones y Acciones

Se determinó(aron) 7 observación(es) la(s) cual(es) generó(aron): 3 Recomendación(es), 8 Promoción(es) de Responsabilidad Administrativa Sancionatoria y 1 Pliego(s) de Observaciones.

Además, se generó(aron) 2 Sugerencia(s) a la Cámara de Diputados.

Adicionalmente, en el transcurso de la auditoría se emitió(eron) oficio(s) para solicitar o promover la intervención de la(s) instancia(s) de control competente con motivo de 2 irregularidad(es) detectada(s).

Dictamen: negativo

La auditoría se practicó sobre la información proporcionada por la entidad fiscalizada, de cuya veracidad es responsable; fue planeada y desarrollada de acuerdo con el objetivo y alcance establecidos, y se aplicaron los procedimientos de auditoría y las pruebas selectivas, que se estimaron necesarios. En consecuencia, existe una base razonable para sustentar el presente dictamen, que se refiere sólo a las operaciones revisadas.

La Auditoría Superior de la Federación considera que, en términos generales y respecto de la muestra auditada, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes no cumplió con las disposiciones normativas aplicables, como se presentan en el apartado correspondiente de este informe, donde destacan los siguientes: No cuenta con un procedimiento para determinar el cálculo de los porcentajes de las contraprestaciones que deben cubrirse al Gobierno Federal por el otorgamiento de las concesiones; pagó al Fondo Nacional de Infraestructura una compensación de 752,100.0 miles de pesos por los tramos carreteros que integran el "Paquete Michoacán" que la SCT le entregó de manera gratuita, por lo que las vías de comunicación referidas debieron pasar al dominio de la Nación sin costo alguno; la SCT otorgó tres concesiones al Fideicomiso Fondo Nacional de Infraestructura (FONADIN), contrario a derecho, en virtud de que el fideicomiso se constituyó como una entidad no paraestatal en los términos del decreto de creación del fondo, razón por la cual no es sujeto de obtener concesiones; otorgó ampliaciones y prórrogas a las vigencias de los títulos de concesión de los tramos carreteros, Kantunil- Cancún y Constituyentes y Reforma - La Venta, sin aplicar el procedimiento de licitación; otorgó una prórroga a la concesión Tijuana - Tecate por 30 años contados a partir del término de la vigencia, la cual es contraria a derecho; y no sancionó al concesionario de cuatro tramos carreteros que no obtuvieron la calificación mínima requerida en los aspectos técnicos y normativos.

Apéndices**Procedimientos de Auditoría Aplicados**

1. Verificar que los ingresos de aprovechamientos por participaciones a cargo de los concesionarios de autopistas de cuota, se presentaron en el Estado Analítico de Ingresos de 2012, en tiempo y forma.

2. Verificar que la DGPOP de la SCT controló, registró y enteró a la TESOFE los ingresos por aprovechamientos por participaciones a cargo de los concesionarios de autopistas de cuota de conformidad con la norma.
3. Comprobar que las concesiones de autopistas de cuota, así como las prórrogas autorizadas, se otorgaron de conformidad con las bases de licitación y con la normativa.
4. Verificar el porcentaje de la contraprestación establecida en los títulos de concesión que autorizó la Secretaría de Hacienda y Crédito Público de conformidad con las disposiciones legales.
5. Verificar el cálculo y pago efectuado por los concesionarios por vías de comunicación en el ejercicio fiscal de 2012.
6. Comprobar el cumplimiento de las condiciones establecidas en los títulos de concesión por parte de los concesionarios.
7. Verificar que la SCT supervisó e implementó acciones de seguimiento a los programas de construcción y conservación de las vías de comunicación concesionadas.

Áreas Revisadas

Las direcciones generales de Desarrollo Carretero y de Programación, Organización y Presupuesto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT); la Unidad de Política de Ingresos No Tributarios (UPINT), la Unidad de Legislación Tributaria (ULT), la Unidad de Banca de Desarrollo (UBD) y la Procuraduría Fiscal de la Federación (PFF) de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP), así como la Dirección de Planeación, Análisis y Contraloría del Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos, S.N.C. (BANOBRAS).

Disposiciones Jurídicas y Normativas Incumplidas

Durante el desarrollo de la auditoría practicada, se determinaron incumplimientos de las leyes, reglamentos y disposiciones normativas que a continuación se mencionan:

1. Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos: Art. 134.
2. Ley de Ingresos de la Federación: Art. 10.
3. Ley Federal de las Entidades Paraestatales: Art. 12.
4. Otras disposiciones de carácter general, específico, estatal o municipal: Ley del Impuesto al Valor Agregado, Arts: 1 y 3.

Títulos de Concesión.

Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal: Art. 6, 7, 15, Frac. VIII, 16, 17, 18, 30, 70 y 74.

Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes: Arts. 5, Frac. XI, 20, Fracs. X y XIV.

Ley de Instituciones de Crédito: Arts. 3 y 134 Bis 4.

Fundamento Jurídico de la ASF para Promover Acciones

Las facultades de la Auditoría Superior de la Federación para promover las acciones derivadas de la auditoría practicada, encuentran su sustento jurídico en las disposiciones siguientes:

Artículo 79, fracción II, párrafos tercero y quinto y fracción IV, párrafos primero y penúltimo, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

Artículos 6, 12, fracción IV; 13, fracciones I y II; 15, fracciones XIV, XV y XVI; 29, fracción X; 32; 39; 49, fracciones I, II, III y IV; 55; 56, y 88, fracciones VIII y XII, de la Ley de Fiscalización y Rendición de Cuentas de la Federación.

Comentarios de la Entidad Fiscalizada

Es importante señalar que la documentación proporcionada por la entidad fiscalizada para aclarar o justificar los resultados y las observaciones presentadas en las reuniones fue analizada con el fin de determinar la procedencia de eliminar, rectificar o ratificar los resultados y las observaciones preliminares determinadas por la Auditoría Superior de la Federación, y que se presentó a esta entidad fiscalizadora para los efectos de la elaboración definitiva del Informe del Resultado.

Sugerencias a la Cámara de Diputados

12-0-01100-02-0012-13-001

Para que la Cámara de Diputados, por medio de la Comisión de Transportes, en el ámbito de sus atribuciones, incluya en la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal un capítulo en el que se establezcan los procedimientos y criterios para la determinación de las contraprestaciones inicial, fija anual y por ingresos extraordinarios, que se deben pagar con motivo del otorgamiento de las concesiones para construir, operar, explotar, conservar y mantener los tramos carreteros, las cuales, actualmente, se realizan a propuesta de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y sujetas a la aprobación de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, con el fin de dar certeza jurídica a los aprovechamientos que percibe el Gobierno Federal por este concepto. [Resultado 3]

12-0-01100-02-0012-13-002

Para que la Cámara de Diputados, por conducto de la Comisión de Transportes, de considerarlo pertinente, impulse las reformas necesarias a la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, a efecto de establecer los conceptos que determinen las causas para autorizar los plazos iniciales y las prórrogas establecidas en los títulos de concesión de los tramos carreteros, ya que la ley no prevé dichos supuestos específicos, lo cual puede provocar que exista opacidad y discrecionalidad en su determinación por parte de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Para mayor referencia, se cita el caso de la concesión del tramo Tijuana - Tecate y Libramiento Tecate, en la cual, dentro de las condiciones del título de concesión, se dispusieron dos supuestos para autorizar extensiones de plazo, por una parte, el que daba derecho a una ampliación del plazo inicial, y por la otra, el que se podía otorgar prórrogas; sin embargo, se observó que en las modificaciones al título de concesión para autorizar las extensiones en el plazo, los conceptos se usaron indistintamente, ya que las ampliaciones en los plazos iniciales fueron motivadas y fundadas en los conceptos de prórroga. [Resultado 6]