



OFICIO No. DPYP-050/2021

Monterrey, Nuevo León, a 30 de marzo de 2021

Dr. David Camacho Alcocer

Director General de Estudios, Estadísticas y Registro Ferroviario Mexicano de la Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario, Órgano Desconcentrado de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, firma en suplencia por ausencia del Titular de la Agencia Reguladora de Transporte Ferroviario con fundamento en los artículos 9 y 50 del Reglamento interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes; así como en términos del oficio 1.178 de fecha primero de marzo de dos mil veintiuno, suscrito por el Secretario de Comunicaciones y Transportes.

En respuesta al oficio 4.5.-0235/2021 de fecha 26 de marzo de 2021, en relación con el proyecto denominado "Corredor Ferroviario García – Aeropuerto Internacional de Monterrey Nuevo León", con Clave de Cartera 2009D000008 registrado en la cartera de proyectos de la Unidad de Inversiones de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (UI – SHCP), enlisto los estudios y factibilidades contratadas por este Fideicomiso.

- 1) Levantamiento Geométrico y Topográfico
- 2) Estudio Hidrológico y Drenaje
- 3) Identificación y Valoración de Obras inducidas
- 4) Estudio Geológico y Geotecnia de la Vía Principal y en Cruces Ferroviarios
- 5) Estudio de Factibilidad Ambiental
- 6) Estudios de Ingeniería Ferroviaria de Modalidad Mixta
- 7) Asesoría Financiera Estratégica
- 8) Desarrollo Urbano
- 9) Estudio Caracterización Social y Antropológica
- 10) Estudios de Cruces
- 11) Estudios de Factibilidad Legal
- 12) Estudio Ingeniería de Transporte y Movilidad

Estos estudios se recibieron en su totalidad el día 22 de marzo de 2021 en las instalaciones de este Fideicomiso y se encuentran en proceso de validación y digitalización, estas actividades se estiman terminar 15 días hábiles posterior a la recepción de los documentos.

Los estudios antes mencionados fueron contratados por el Fideicomiso de Proyectos Estratégicos, la revisión y validación cuantitativa fue realizada por este Fideicomiso; la revisión y validación cualitativa



fue realizada por los asesores contratados para este fin como expertos en el tema: DB Engineering & Consulting GmbH, como Asesoría Técnica Especializada (Operador Sombra); el Ing. Antonio García Chávez, como coordinador del proyecto; el Ing. Javier Francisco Garza Treviño, como coordinador del proyecto; y la Lic. Rosa Serrato Luna, como asesora Legal – Financiera.

Sin otro particular, le envío un cordial saludo.

Atentamente


Arq. Melany Altschuler Chessani
Directora de Planeación y Proyectos
Fideicomiso del Proyectos Estratégicos

- C.c.p. Arq. Jorge Luis Martínez Lara – Director General de FIDEPORES.
- C.c.p. Lic. Ricardo Damián Suárez Sánchez – Suplente de Secretario Técnico FIDEPROES.
- C.c.p. Ing. Francisco Javier Garza Treviño – Asesor Ferroviario FIDEPROES.
- C.C.p. Archivo



**Fideicomiso
de Proyectos
Estratégicos**
Nuevo León | Siempre Ascendiendo



ARTF
AGENCIA REGULADORA
DEL TRANSPORTE
FERROVIARIO

Síntesis de Análisis de Factibilidad Legal para la Realización de un Tren Suburbano en el área Metropolitana de Monterrey



FOA Consultores®

Con la participación estratégica de:

**Baker
McKenzie.**

FOA Consultores, al proporcionar sus servicios, se asegura de que todas las áreas de la firma actúen con total integridad, es decir, con ausencia de actos de corrupción. Para soportarlo de forma consistente, cuenta con un Sistema de Integridad en la Gestión que cumple con las normas ISO 900 - 2015.

Contenido

I. ANÁLISIS DEL MARCO JURÍDICO Y NORMATIVO.....	3
I.1 Introducción	3
I.2 Naturaleza Jurídica.....	3
I.3 Orden Jerárquico y Normativo	3
I.4 Competencia y Jurisdicción; Ámbito Material y Territorial	6
I.5 Viabilidad jurídica – Nivel Federal	6
I.6 Viabilidad jurídica – Nivel Estatal y Municipal	8
I.7 Esquema Legal Para Gestionar la Mejora y Expansión del Sistema Ferroviario..	11
I.8 Análisis Comparativo de las Diversas Estrategias de Implementación Jurídica y la Mitigación de Riesgos	13
I.10 Autorizaciones.....	14
II. ESTUDIO DE LA SITUACIÓN JURÍDICA DEL DERECHO DE VÍA	17
III. ESTUDIO SITUACIÓN ESPECÍFICA DE CONCESIONARIOS Y SU AFECTACIÓN O BENEFICIO RESPECTO DEL PROYECTO.....	23
IV. FACTIBILIDAD POR CUANTO A FUENTES DE FONDEO Y FINANCIAMIENTO; POSIBLE AFECTACIÓN DE INGRESOS EXCEDENTES A MUNICIPIOS.....	24
IV.1 FONDEO.....	24
IV.2 FINANCIAMIENTO	25
V. RESUMEN DE CONDICIONES DE FACTIBILIDAD LEGAL Y CONCLUSIONES	27



GLOSARIO

ARTF: Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario;

ACB: Análisis Costo Beneficio;

APP: Asociación Público – Privada;

BRT: Bus Rapid Transit;

CNIE: Comisión Nacional de Inversiones Extranjeras;

DDV: Derecho de Vía;

DOT: Desarrollo Orientado al Transporte;

FIDEPREOES: Fideicomiso de Proyectos Estratégicos de Nuevo León;

IDT: Inmuebles Distintos a la Tierra;

Ley: Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario;

SCT: Secretaría de Comunicaciones y Transportes;

KCSM: Kansas City Southern de México, S.A. de C.V., y

ZMM: Zona Metropolitana de Monterrey.



I. ANÁLISIS DEL MARCO JURÍDICO Y NORMATIVO

I.1 Introducción

La metodología de investigación y presentación de la información contenida en el presente dictamen (en lo sucesivo, el "**Dictamen**") aborda las realidades y dimensiones jurídicas para la planeación del proyecto de construcción del Tren Sub - Urbano de la Ciudad de Monterrey, desde el punto de vista público, social y privado en razón de las implicaciones que trae consigo la implementación y desarrollo del proyecto desde el estudio de las propuestas y hallazgos que se dan para resolver problemas en el ámbito jurídico.

Su importancia consiste en que es un aliado importante para estar dentro del ámbito del derecho y poder brindar las herramientas para su realización, facilita su quehacer y proceder normativo, al convertirse en una estrategia objetiva y racional para ponderar y organizar de manera sistemática las acciones a realizar, como parte de la determinación de la materia ferroviaria como objeto de estudio, para ello se ha establecido su naturaleza jurídica, sus vínculos con la legislación federal, y su relación con el Estado de Nuevo León y los ordenamientos municipales, en cuanto a su competencia territorial y por materia.

I.2 Naturaleza Jurídica

La materia ferroviaria es de competencia federal y su desarrollo es considerado de utilidad pública desde la política integral de desarrollo que vinculen la coordinación entre entidades federales, estatales y municipales, para facilitar un crecimiento incluyente.

En la construcción y mantenimiento de las vías férreas, deberá considerarse en todo momento la seguridad de los habitantes de los centros de población intervenidos, así como el cumplimiento de la legislación en materias de desarrollo urbano (construcción, zonificación y uso de suelo) y protección ambiental que permitan lograr acciones que contribuyan a la preservación y restauración del medio ambiente y los recursos naturales, para que ello permita una adecuada sustentabilidad con costos y beneficios amplios para gobierno y sociedad.

I.3 Orden Jerárquico y Normativo

En términos de lo establecido en los artículos 28 párrafo quinto y 25 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (en lo sucesivo, la "**Constitución**"), el servicio y comunicaciones ferroviarias son una actividad prioritaria, y corresponde al Estado Mexicano ejercer la rectoría sobre las mismas. Dicha rectoría y la prioridad que se observa a dicha actividad corre a cargo del Gobierno Federal a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (en lo sucesivo, la "**SCT**").

El hecho de que la materia ferroviaria se considere prioritaria en términos de la Constitución, hace que en términos de la legislación secundaria que a continuación se detalla, la construcción y mantenimiento de las vías de comunicación ferroviaria sean de utilidad

pública, y que la construcción y los bienes que las integran sean considerados del dominio público.

En tal virtud, en términos de la Constitución y así como la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario publicada en el Diario Oficial de la Federación con fecha 12 de mayo de 1955 (en lo sucesivo, la "**Ley**"), la construcción, operación, mantenimiento y explotación de bienes de dominio públicos consistentes en vías de comunicación ferroviaria, serán objeto de concesión y permisos otorgados por el Gobierno Federal a través de la SCT, y quien a su vez será la encargada de la supervisión y verificación de cumplimiento a los términos establecidos en la propia concesión.¹

Asimismo, dada la relevancia que al efecto tiene y con respecto al desarrollo nacional, la Ley ha establecido que la construcción, la conservación y así como el mantenimiento de las vías férreas, son actividades declaradas de utilidad pública.²

Como consecuencia de lo anterior, es facultad de la propia SCT que, en términos de la Constitución, la Ley, su reglamento y el respectivo marco normativo, la SCT estará facultada para llevar a cabo los actos jurídicos necesarios - incluyendo compraventa, creación de cualesquiera derechos reales e inclusive promover la expropiación de bienes inmuebles o muebles - para la consecución del fin establecido en la propia concesión. Cabe señalar que en lo que respecta a proyectos para la construcción de vías férreas en centros de población, la ley establece que en todo momento se deberán hacer previsiones para preservar y asegurar la seguridad de los habitantes, atendiendo a los requisitos y limitantes establecidos para la construcción, desarrollo urbano y protección ambiental que corresponda.

En el caso del Proyecto del Tren Suburbano García - Aeropuerto objeto de este análisis y como más adelante se detalla, se ha identificado factible su realización bajo el marco Constitucional, legal y normativo vigente, y es factible la coordinación y participación de los tres niveles de gobierno - federal, estatal y municipal - para la debida consecución del Proyecto. Atento a la coordinación de las distintas entidades y dependencias gubernamentales a nivel federal, estatal y municipal, es factible establecer mecanismos de inversión y de desarrollo con participación de entes públicos y privados, y así obtener las mejores condiciones para el desarrollo, conservación y explotación del Proyecto.

El gobierno del Estado de Nuevo León en el plan estatal de desarrollo 2016-2021 (en lo sucesivo, el "**Plan Estatal de Desarrollo**"), señala en el capítulo de desarrollo sustentable lo siguiente: "La movilidad —entendida como cualquier desplazamiento de bienes y personas— es fundamental en el desarrollo de toda sociedad, dado que permite la comunicación, la activación económica e integra los espacios y las actividades sociales, culturales, educativas, recreativas y de salud, entre otras. La movilidad es uno de los

¹ Ver artículo 6, fracción II, y artículo 7 de la Ley, y el artículo 36 fracciones I, VII y VIII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal.

² Ver artículo 25 de la Ley



reclamos ciudadanos más agudos y, hoy, una de las prioridades del primer Gobierno ciudadano."

De igual forma, en el Plan Estatal de Desarrollo, en cuanto a los programas de Gobierno durante el periodo constitucional de la administración pública estatal, se destaca en el capítulo de desarrollo sustentable en el Objetivo 7, relativo a "Mejorar integralmente el transporte de personas, bienes y servicios en la entidad", en su Estrategia 7.1, lo siguiente: "Ordenar el transporte foráneo de personas, carga y servicios que transita por el estado." Y en su línea de acción 7.1.3 prevé: "Gestionar la infraestructura para la movilidad en desuso, tales como vías férreas interurbanas y derechos de paso."

Igualmente menciona, dentro del rubro de movilidad y transporte, que "... otro reto importante en el tema vial es el crecimiento del Zona Metropolitana de Monterrey, que demanda realizar las gestiones necesarias para la reubicación de la estación actual de ferrocarril hacia zonas de la periferia, para con ello eliminar el acceso de trenes a la ciudad y adecuar las vías existentes del tren, para que sean utilizadas por el transporte público, que en conjunto con la creación de los BRT (*Bus Rapid Transit*), brindarán opciones de transporte rápidos y de calidad que favorecerán el bienestar de la ciudadanía."

El Tren Suburbano García-Aeropuerto tiene como objetivo el satisfacer las necesidades de transporte eficiente y seguro para la población de Nuevo León, a través del aprovechamiento de la infraestructura disponible y de esta forma generar una convivencia entre el transporte público ferroviario suburbano de pasajeros y de carga local y de largo itinerario, en un contexto de importantes limitaciones de derechos de vía, tal como sucede en otros países como Alemania y Estados Unidos. Con el Tren Suburbano García-Aeropuerto se conectará a los siguientes Municipios de la ZMM (Zona Metropolitana de Monterrey) con la red de transporte masivo: (i) Apodaca, (ii) San Nicolás de los Garza, (iii) Monterrey, (iv) San Pedro Garza García, (v) Santa Catarina y (vi) García, en correspondencia con las líneas 1 y 2 del sistema metro y con la línea de Ecovía (BRT).

El Tren Suburbano García-Aeropuerto incluye el uso de 56.2 kilómetros de derecho de vía, tendrá una capacidad de 170-200 pasajeros por vagón, y una velocidad promedio de entre 40 y 55 kilómetros por hora. A lo largo de 62 kilómetros, los Municipios de (i) Apodaca, (ii) San Nicolás de los Garza, (iii) Monterrey, (iv) San Pedro Garza García, (v) Santa Catarina y (vi) García estarán conectados a la red de transporte masivo. Se estima que habrá alrededor de 27 estaciones con 22 paradas intermedias, 2 terminales de transferencia intermodal y 3 que servirán como terminales de transferencia intermodal con las líneas de metro y Ecovía existentes.

De igual manera se busca que el desarrollo del Tren Suburbano García-Aeropuerto se realice considerando los siguientes enunciados:

- Optimización de los recursos.
- Disminución del consumo de energéticos y uso de energías renovables.
- Disminución de residuos y emisiones contaminantes.

- Disminución de los costos de mantenimiento y conservación.
- Eficiencia en la circulación de vehículos.

I.4 Competencia y Jurisdicción; Ámbito Material y Territorial

Considerando la naturaleza jurídica de la materia ferroviaria, las autorizaciones necesarias para la prestación del servicio son competencia de las autoridades federales, algunas de las necesarias para el desarrollo del Proyecto son también competencia de la Federación, por la materia a la que se refieren.

En el presente documento se abordan las leyes Federales y sus reglamentos en que dichas autorizaciones se fundan y la necesidad jurídica de dar cumplimiento a los requisitos para su procedencia. Se estima, en términos generales y en la medida que se cumplan a cabalidad los requisitos establecidos para su obtención, que todas ellas son susceptibles de ser otorgadas.

El Tren Suburbano García-Aeropuerto, será una vía general de comunicación. Para su construcción será necesaria la obtención de diversas autorizaciones por parte del Estado de Nuevo León y los Municipios afectados por el Proyecto, particularmente en materias de desarrollo urbano (construcciones, uso de suelo y zonificación), y ambiental, toda vez que éstas no han sido reservadas al ámbito Federal y en razón de que la propia Ley ordena su observancia.

Aunado a lo anterior, será importante considerar que para la adquisición o expropiación de los inmuebles que se verán afectados por la construcción de las vías férreas, se deberán seguir ciertos procedimientos tanto para su adquisición, así como para la subdivisión, fusión o relotificación de los mismos, en caso de ser necesario, antes de la obtención de cualquier permiso o licencia para el uso o construcción de los referidos inmuebles.

En este documento se hará referencia a las licencias y autorizaciones necesarias, así como a la reglamentación aplicable, para obtener una respuesta favorable de las autoridades locales a las solicitudes de autorización que se presenten antes y durante la ejecución de la obra, asumiendo que el Estado para cuando se alcance la etapa de ejecución de obra ya habrá llevado a cabo la adquisición o expropiación de los inmuebles que formarán parte del Proyecto, así como la delimitación de los mismos, en su caso.

I.5 Viabilidad jurídica – Nivel Federal

En términos de lo anterior, la SCT, deberá ser quien en principio deberá otorgar su visto bueno a la ingeniería y planos arquitectónicos del Proyecto, que a su vez serán entregados tanto a las autoridades federales, como locales, que emitirán las distintas autorizaciones, permisos, dictámenes certificaciones tanto para la prestación de los servicios, como para ejecución de la obra.

Asimismo, resulta necesario el otorgamiento de los permisos y/o autorizaciones conexos a la ejecución de esta obra, tales como los permisos de importación de insumos de diversa

ESTUDIO DE FACTIBILIDAD LEGAL

especie, desde materiales para la construcción como el acero, hierro, fibras sintéticas, etc., así como los permisos generales que para este rubro que otorga la Secretaría de la Defensa Nacional (SEDENA), para el manejo de determinados explosivos, esto último de conformidad con la Ley Federal de Armas de Fuego y Explosivos.

En cuanto a la liberación del derecho de vía, resultan aplicables la Ley de Expropiación, la Ley Agraria y sus respectivos reglamentos a efecto agotar los procedimientos necesarios para las eventuales expropiaciones que se tuvieran que realizar. Se estima que las expropiaciones se encontrarían perfectamente justificadas, dada la utilidad pública que tiene el presente proyecto de infraestructura, debido a que busca la satisfacción de una necesidad generalmente sentida y la conveniencia de maximizar el bienestar general, teniendo presente este supuesto desde el inicio del proyecto en caso de oposición de los tenedores de la propiedad a utilizar y que la dependencia encargada tendrá que realizar las gestiones para realizar el proceso de expropiación mediante decreto.

La misma consideración de procedencia aplica para el caso de que en la ejecución de la obra y/o en la prestación del servicio, resultara necesaria la explotación de alguna concesión en materia de aguas nacionales o algún permiso en materia de telecomunicaciones, como el que se otorga para instalar, operar, o explotar estaciones terrenas transmisoras, si fuera necesario al Proyecto.

En caso de que el desarrollo del Proyecto implique inversión extranjera, será aplicable la Ley de Inversión Extranjera, así como el Reglamento de la Ley de Inversión Extranjera y del Registro Nacional de Inversión Extranjera, específicamente el artículo 8, fracción XII que a la letra establece:

"ARTÍCULO 8o.- Se requiere resolución favorable de la Comisión para que la inversión extranjera participe en un porcentaje mayor al 49% en las actividades económicas y sociedades que se mencionan a continuación:

[...]

XII.- Construcción, operación y explotación de vías férreas que sean vía general de comunicación, y prestación del servicio público de transporte ferroviario."

Lo anterior implica que es factible la inversión extranjera al 100% siempre que se cuente con la resolución favorable de la Comisión Nacional de Inversiones Extranjeras (CNIE) para que la inversión extranjera participe en un porcentaje mayor al 49%. Se estima que, considerando la trascendencia y naturaleza del proyecto que ya ha sido puntualizada, es factible que la CNIE otorgue la resolución favorable que se requiere.

Respecto a la Ley de Protección de Datos Personales, se señala que el prestador del servicio de transporte deberá sujetarse a las disposiciones de la materia, principalmente a la obligación de contar con un aviso de privacidad. Lo anterior, ya que, al explotar un medio masivo de transporte, existe la posibilidad de que el prestador del servicio tenga que recabar datos personales de los usuarios. Por lo que respecta a la obtención del registro de



protección civil, se considera que la obtención del mismo es factible.

I.6 Viabilidad jurídica – Nivel Estatal y Municipal

Como ha quedado expuesto en los apartados anteriores, la materia ferroviaria es competencia de la Federación. En cumplimiento a lo que al efecto disponen los artículos 27 último párrafo y 30 de la Ley, en la construcción de vías férreas, deberá darse cumplimiento a la legislación, programas y zonificación en materia de desarrollo urbano y protección ambiental.

En términos de lo dispuesto por el artículo 73 fracciones XXIX-C, XXIX-G y XXIX-I, las materias de asentamientos humanos, protección al ambiente, de preservación y restauración del equilibrio ecológico y protección civil, son de competencia concurrente entre la Federación, los Estados y los Municipios.

El fundamento constitucional de la competencia de las Entidades Federativas y los Municipios, se encuentra contenido en los artículos 115 y 116 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

El artículo 115 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en sus fracciones V y VI, otorga competencia a los Municipios para: (a) formular, aprobar y administrar la zonificación y planes de desarrollo urbano, (b) participar en la creación y administración de reservas territoriales; (c) participar en la formulación de los planes de desarrollo urbano regional; (d) autorizar y vigilar los usos de suelo; (e) otorgar licencias y permisos de construcción; (f) participar en la creación y administración de zonas de reservas ecológicas; (h) intervenir en la formulación y aplicación de programas de transporte público de pasajeros cuando aquellos afecten su ámbito territorial; y (i) celebrar convenios para la administración y custodia de las zonas federales. El ejercicio de estas facultades de los Municipios deberá realizarse en términos de las leyes federales, estatales y municipales vigentes.

En materia federal, el 28 de noviembre de 2016, fue publicada en el Diario Oficial de la Federación la nueva Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano ("Ley de Asentamientos Humanos"), cuya última reforma fue publicada el 6 de enero de 2020, mediante la cual se establece la concurrencia de la Federación, las Entidades Federativas y los Municipios, en la ordenación y regulación de los asentamientos Humanos.

De conformidad con la fracción V. del artículo 6 de la Ley de Asentamientos Humanos, es considerado como causa de utilidad pública la ejecución de obras de infraestructura, de equipamiento, de Servicios Urbanos y metropolitanos, así como el impulso de aquéllas destinadas para la movilidad.

De igual forma, conforme al artículo 10 de la Ley General de Asentamientos Humanos, es

competencia de las Entidades Federativas legislar en materia de asentamientos humanos, desarrollo urbano y ordenamiento territorial. Su artículo 11 otorga atribuciones a los Municipios para formular, aprobar y administrar los planes y programas de desarrollo urbano, regular, controlar y vigilar las reservas, usos y destinos de áreas y predios en los centros de población; y expedir las autorizaciones, licencias o permisos de las diversas acciones urbanísticas.

En el Estado de Nuevo León, se han expedido diversas leyes y reglamentos que regulan diversas materias en términos ambientales, asentamientos humanos, ordenamiento territorial y protección civil. Dichos cuerpos normativos establecen las distintas competencias entre las dependencias, entidades estatales, y los Municipios para las distintas autorizaciones, permisos o certificaciones necesarias para la ejecución de las obras en los predios que se encuentran en el ámbito de competencia territorial del Estado de Nuevo León y sus Municipios.

En términos generales, la legislación aplicable en el Estado de Nuevo León, divide la zonificación del suelo en tres especies:

- Áreas urbanas o urbanizadas
- Áreas de reserva para el crecimiento urbano o urbanizables
- Áreas no urbanizables

En razón de que la ejecución de la obra para la construcción de esta vía férrea podría atravesar zonas clasificadas en las tres especies antes señaladas, serán necesarios distintos documentos públicos en materia de desarrollo urbano y protección al medio ambiente. Se deberá obtener un dictamen de impacto urbano regional en términos del capítulo sexto de la Ley de Asentamientos Humanos.

Con base en dicho estatuto y una vez obtenido el dictamen, se establecerá un tratamiento normativo integral para el uso o aprovechamiento de un determinado predio o inmueble. Dado el impacto generado por la infraestructura y equipamiento urbano y servicios públicos previstos para una región o para un Centro de Población (como dicho término se define en la Ley de Asentamientos Humanos), se pretende prevenir y mitigar, o compensar en su caso, los efectos negativos que pudiera ocasionar. Dicho dictamen será expedido por el Estado a través de la Secretaría en coordinación con los Municipios afectados o beneficiados por el proyecto de que se trate y se tramitará sin perjuicio de las autorizaciones municipales que procedan. El dictamen es necesario para la obtención de la licencia de uso de suelo, y de la autorización del cambio de uso de suelo de un predio en particular, en caso de ser necesario.

En primer lugar,

La licencia de uso del suelo será otorgada por el Municipio correspondiente, y se deberá tramitar una para cada Municipio y para cada inmueble que forme parte del proyecto, a través de la dependencia encargada del desarrollo urbano, y en algunas ocasiones, podrá emitirse simultáneamente con la respectiva licencia de construcción. Lo anterior, siempre



y cuando se hayan obtenido previamente las autorizaciones correspondientes por parte de la Secretaría del Medio Ambiente o la SEMARNAT, en su caso.

En todos los inmuebles empleados para la construcción de las vías férreas, se deberá tramitar y obtener de la Secretaría de Desarrollo Sustentable del Estado de Nuevo León, el dictamen de impacto urbano regional antes señalado.

Finalmente, en materia ambiental, el Estado de Nuevo León cuenta con una Ley Ambiental y su reglamento, así como también en algunos municipios se cuenta con legislación en materia ambiental. En estas normatividades se establece como requisito *sine qua non* para expedir el dictamen de impacto urbano regional, la evaluación del impacto ambiental, que calificará si la obra o construcción se debe sujetar a ciertas medidas preventivas y en su caso, se determinará si es necesario la presentación de un informe previo, una manifestación de impacto ambiental y/o de un estudio de riesgo, a fin de prevenir y mitigar cualquier impacto que pueda ser ocasionado al medio ambiente.

Todas las autorizaciones y permisos que se mencionan, son necesarias para cada uno de los inmuebles en que se construya la vía férrea. Sin embargo, considerando que éstos deberán ser adquiridos a través de los mecanismos autorizados por la Ley, es factible solicitar una autorización para fusionar algunos de ellos, y simplificar los trámites administrativos en cita.

Análisis y viabilidad de la Normatividad Existente en Materia de Transporte, Obra Pública y Asociación Público-Privada, para Esquemas de Implementación del Proyecto

Se observó lo que indica la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, así como su Reglamento que dispone, la manera como regular la construcción, mediante la aprobación del proyecto ejecutivo, su operación explotación, conservación, mantenimiento y garantía de interconexión en las vías férreas como vías generales de comunicación, así como procurar las condiciones de competencia en el servicio público de transporte ferroviario que en ellas opera y los servicios auxiliares, bajo el esquema de una concesión y la manera de como interactuar con otros entes.

En cuanto a la Ley de Asociaciones Público y Privadas, tiene como Propositito regular, los esquemas para el desarrollo de proyectos de asociaciones público-privadas, siendo aquellos que se realicen para establecer una relación contractual de largo plazo, entre instancias del sector público y del sector privado, para la prestación de servicios, como proyectos de asociación público-privada debidamente justificados para su aprobación, especificar el beneficio social que se busca obtener y demostrar su ventaja financiera frente a otras formas de financiamiento.

La contratación de Obra Pública y Servicios Relacionados con las Mismas que realiza la federación, es el acto que se realiza a través de licitaciones públicas mediante convocatoria pública para que el contratista o los contratistas presenten proposiciones solventes en sobre

ESTUDIO DE FACTIBILIDAD LEGAL

cerrado, que será abierto públicamente, a fin de asegurar al Estado las mejores condiciones disponibles en cuanto a precio, calidad, financiamiento, oportunidad y demás circunstancias pertinentes. Cuando las licitaciones no sean idóneas en asegurar las mejores condiciones para el estado, las leyes establecerán las bases, procedimientos, reglas, requisitos y demás elementos para acreditar la economía, eficacia, eficiencia, imparcialidad y honradez para que se den las condiciones óptimas para el Estado. El manejo de recursos económicos federales por parte de las entidades federativas, los municipios.

Resumen y Recomendaciones

Por lo anterior se destaca que jurídicamente se puede con llevar una asociación público-privada a nivel federal, y/o una combinación de esquemas de obra pública financiada y licitación para la adquisición de material rodante, equipos y servicios auxiliares, así como la adjudicación de uno o varios contratos de servicios relacionados a la obra pública, ya sean en el ámbito federal y/o estatal, se encuentran factibles con la instrumentación legal para realizarlos.

Los beneficios de este tipo de proyectos y el esquema de asociación, determinando la rentabilidad social del proyecto de inversión, y del análisis costo beneficio, se acredita que es susceptible a generar un beneficio social, bajo la modalidad de Asociaciones Público Privadas, una vez que se tenga la autorización por parte de la Secretaria de Hacienda y Crédito público, con el costo beneficio aprobado y registrado, así como el modelo de negocio de los estudios de mercado, costos, fuentes de financiamiento y la autorización de la legislatura, para que con ello se pueda realizar la licitación del contrato de Asociaciones Público Privadas ya que esto permitirá que se adjudique el contrato al concursante que presente las mejores condiciones económicas para la entidad y/o dependencia conforme a lo estipulado en la Ley de Asociaciones Públicas y Privadas, así como los riesgos, sin embargo hay beneficios tales como aprovechamiento de capacidades y experiencia del desarrollador privado, la aportación de recursos - técnicos y económicos - y acceso a mercados de capitales o financiamiento a costos menores (o términos más provechosos) que con financiamiento público y/o bajo esquema de obra pública. Para un proyecto de la naturaleza como la del proyecto del Tren Suburbano García - Aeropuerto, la legislación federal y estatal conceden la flexibilidad necesaria para acomodar y proteger la participación, riesgos y aportaciones que realizaría tanto el Gobierno Federal como el Gobierno del Estado de Nuevo León, y así como la del desarrollador privado que lleve a cabo las gestiones y obras del proyecto.

I.7 Esquema Legal Para Gestionar la Mejora y Expansión del Sistema Ferroviario

La ARTF para desarrollar la capacidad de volver operativas las disposiciones establecidas en la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario en relación con la conectividad y competencia en establecer la base para la regulación de tarifas, tanto para los transportistas, como en los casos donde se falla en llegar a un acuerdo en los derechos de uso de vías y arrastre obligatorios. Dichos cargos necesitarán cubrir los costos marginales, como se estipula en la



Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario.

La ARTF también debe examinar la disponibilidad de los servicios interlínea y desarrollar procedimientos para establecer tarifas reguladas establecidas en los Títulos de Concesión.

Se debe tener en mente que en general el desempeño de las concesiones y los fideicomisos de administración y fuente de pago, el sistema ferroviario, ha sido bueno. Bajo la intervención de la ARTF pretende identificar las áreas de oportunidad que ciertamente existen para desarrollar mercados ferroviarios. Los servicios interlínea pueden presentar más oportunidades de ganancia a corto plazo que los derechos de uso de vías adicionales, con un daño mínimo a los mercados existentes de los titulares de concesiones. La SCT a través de la ARTF deberá de trabajar más ampliamente en su visión del sistema ferroviario, ya que el ciclo de inversión de las ferroviarias es mucho mayor.

Un sistema eficiente debería seguir organizándose en torno a concesiones exclusivas, pero algunas partes del mercado podrían ser adecuadas para un mayor uso de los derechos de paso más amplios. Tendría que basarse en un equilibrio sostenible entre la exclusividad y la competencia intermodal.

El marco regulatorio que define el papel y las funciones de la ARTF debe procurar una reforma que se enfoque en las funciones regulatorias de la Agencia y le asigne las obligaciones de promoción a la Dirección General Desarrollo Ferroviario y Multimodal. A corto plazo, la ARTF debe crear un documento estratégico para definir sus prioridades entre las obligaciones regulatorias y de promoción actual y la manera de desarrollarse con otros proyectos a nivel local.

Se debe realizar una evaluación de las obligaciones de inspección de la ARTF con el propósito de definir las necesidades de recursos para cumplir de manera apropiada con su función. Se debe definir una estrategia a corto y largo plazo para cumplir con estas obligaciones, considerando los acuerdos de cooperación formales con los centros de la SCT mientras que la ARTF adquiere sus propias capacidades.

La ARTF debe considerar adoptar guías como parte de su marco regulatorio y establecer una estrategia para evitar la subjetividad en las decisiones y reducir el riesgo de captura regulatoria, que puede emerger de las agencias gubernamentales, entidades regulatorias y el público.

Esto podría incluir el establecimiento de canales de comunicación formales, para mejorar la calidad del servicio ferroviario, así como realizar las negociaciones sobre los cruces, con las vías férreas de Kansas City Southern de México, con la autorización expresa de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para:

ESTUDIO DE FACTIBILIDAD LEGAL

- Elaborar el instrumento jurídico (contrato, convenio u otros) de Cruce que será firmado con el ferrocarril, donde se establecerán los derechos y las obligaciones de las partes.
- Consentimiento para celebrar el instrumento jurídico para los derechos de paso, cruce con las vías del ferrocarril, edificios instalaciones de mantenimiento relacionadas para la operación de la línea ferroviaria en términos de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario.
- Revisión y aprobación de planos por la SCT, bajo el programa de trabajo en la realización del proyecto.
- Modificaciones al Título de Concesión de operación de la vía férrea, con el objeto de que permita las mejores condiciones para interactuar con el proyecto del Tren Sub Urbano del Área Metropolitana de Monterrey.

1.8 Análisis Comparativo de las Diversas Estrategias de Implementación Jurídica y la Mitigación de Riesgos

La estrategia jurídica se basa en los lineamientos normativos, que permite la creación del desarrollo del proyecto, como es de orden público la creación de infraestructura ferroviaria que permita la conectividad y movilidad de la ciudadanía, para ello está basado en la contratación de obra pública a través del esquema tradicional o de Asociación Público Privada, la cuales permite que mediante un estudio de rentabilidad del proyecto esgrima las condiciones óptimas para su desarrollo. Permita realizar la asignación de recursos federales y en su caso locales, para que posteriormente se realice un proceso de contratación mediante un proceso licitatorio que permita ofrecer las mejores condiciones para el estado.

De lo anterior se desprende la estrategia jurídica para la consolidación de la ejecución del proyecto bajo un esquema de Asociación Público-Privada, tanto federal con la participación estatal por recursos propios de la entidad, donde Requieren la adquisición de diferentes tipos de bienes, como obra civil, equipos, material rodante y sistemas, y de diferentes tipos de servicios, como ingeniería y operación y mantenimiento. Es importante observar las diferentes alternativas para llevar a cabo el proyecto del suburbano de Monterrey, tanto mediante esquemas de obra pública tradicional (OPT), con la ejecución a cargo del sector público, como de participación de los inversionistas privados, a través de algunos de los esquemas de asociación público – privados (APP's). De esta forma se puede integrar ventajas de la obra pública tradicional y aprovecha los conocimientos especializados, las eficiencias y los recursos financieros del sector privado para ejecutar el proyecto.

El riesgo fundamental para la estimación y correcta asignación de un APP. Están identificados con los recursos insuficiente para el proyecto, Cambios en el diseño/proyecto durante la construcción, Riesgo de demanda, Errores u omisiones en el diseño/proyecto durante la etapa de diseño, liberación de derecho de vía, bajo interés en participación en proceso de licitación e Interferencia con la operación del servicio de carga. El criterio

general para la asignación de riesgos es transferir el riesgo a aquella que esté en mejor posición para gestionarlos y mitigarlos.

Otra estrategia es la liberación del derecho de vía, que es una parte fundamental, para que no entorpezca el desarrollo del proyecto, que va ligada con el planteamiento anterior, para que con ello no se entorpezca el desarrollo del proyecto y se pueda mitigar los riesgos por la liberación del derecho de vía.

1.10 Autorizaciones

Se identificó que se requerirán diversas autorizaciones, permisos, licencias, dictámenes y certificaciones (en los sucesivos, las "**Autorizaciones**") necesarias para el desarrollo del proyecto Tren Suburbano García-Aeropuerto en el Estado de Nuevo León, considerando que los inmuebles sobre los cuales vayan a ser construidas las vías férreas hayan sido previamente adquiridos y liberado el derecho de vía siguiendo el procedimiento correspondiente conforme a la legislación aplicable,³ y posterior prestación de servicios competencia de la Federación. De manera enunciativa y no limitativa, se identificaron las siguientes:⁴

	Nombre de la Autorización	Federal / Estatal / Municipal	Objeto de la Autorización
1.	Manifestación de Impacto Ambiental / Estudio de Impacto Ambiental	Federal / Estatal / Municipal	Se debe obtener previo a la construcción y/u operación de un establecimiento para establecer las condiciones a que se sujetará la realización de obras y actividades que puedan causar desequilibrio ecológico o rebasar los límites y condiciones establecidos en las disposiciones aplicables para proteger el ambiente y preservar y restaurar los ecosistemas, a fin de evitar o reducir al mínimo sus efectos negativos sobre el medio ambiente.
2.	Informe Preventivo en materia de Impacto Ambiental	Estatal	Evaluar las obras o actividades a realizar y determinar si para las mismas aplica la presentación de un informe preventivo o bien de una manifestación de impacto ambiental.
3.	Autorización del Estudio de Riesgo Ambiental	Federal / Estatal	Autorizar en materia de riesgo ambiental las obras o actividades en las cuales se involucre el uso, manejo o almacenamiento de las sustancias consideradas por la Federación como altamente riesgosas, en cantidades inferiores a las de su reporte.
4.	Dictamen de Congruencia	Estatal	El documento mediante el cual la Dependencia Estatal evalúa y sanciona el contenido de un plan respecto de las disposiciones de la presente Ley y las políticas establecidas en el Plan Estatal de Desarrollo Urbano.

⁴ Se hace énfasis que la lista a continuación no incluye autorizaciones para llevar a cabo la operación del proyecto, ya que esta corresponde a la Federación a través de la entidad correspondiente. Asimismo, aunque la lista de Autorizaciones pretende ser exhaustiva, dependiendo en cada caso las características finales del proyecto, la ruta y/o el tipo de derechos inmobiliarios que se adquieren, esta lista de Autorizaciones podría variar.

ESTUDIO DE FACTIBILIDAD LEGAL

	Nombre de la Autorización	Federal / Estatal / Municipal	Objeto de la Autorización
5.	Dictamen de Homologación de Uso o Destino del Suelo	Estatal/Municipal	Documento en el que el Municipio identificará las características, especificaciones e impactos previsibles del uso o destino de suelo solicitado y realice un análisis comparativo con aquél uso o destino con el que resulte equiparable, ante la pretensión de un uso o destino al suelo que no se especifique en la Ley de Desarrollo Urbano.
6.	Dictamen de Impacto Urbano Regional	Estatal	Es la opinión emitida por el Estado con respecto a la influencia o alteración causada por alguna obra o proyecto público o privado que, por su proceso constructivo, funcionamiento o magnitud modifique o altere negativamente el funcionamiento integral y eficaz de la vialidad, la infraestructura, los servicios públicos, los usos de suelo y el equipamiento urbano en dos o más municipios o en un centro de población en relación con su entorno regional.
7.	Permiso de Tala, Poda, Desmonte y Trasplante	Municipal	Permiso requerido para poder afectar la vegetación existente en el inmueble a ser afectado.
8.	Licencia de Uso de Suelo	Municipal	Su objeto es determinar el uso de suelo específico de un predio, de acuerdo al Plan y a la Ley.
9.	Autorización de Cambio de Uso de Suelo	Municipal	Aplica cuando el inmueble objeto de la operación no cuenta con el uso específico que se le pretende dar al inmueble.
10.	Licencia de Demolición	Municipal	En caso de que sea necesario realizar alguna demolición de una construcción existente.
11.	Licencia de Construcción	Municipal	Sirve para determinar las características y restricciones a las cuales estará sujeta la construcción de acuerdo al Plan de Desarrollo Urbano correspondiente y la legislación aplicable.
12.	Subdivisión, Fusión, Parcelación o Relotificación	Municipal / Estatal	En caso de que se requiera hacer una subdivisión del inmueble sobre el cual se realizará la construcción de la infraestructura correspondiente.
13.	Constancia de Terminación de Obra	Municipal	Esta licencia es necesaria para poder realizar una construcción dentro del Municipio correspondiente.
14.	Introducción de servicios (rotura de pavimento)	Municipal	Esta licencia es necesaria para hacer las correspondientes roturas de pavimento en caso de ser aplicable.
15.	Solicitud de Obra Pública	Municipal	Se realiza esta solicitud cuando se requiere realizar una obra pública que beneficie a un número importante de ciudadanos.
16.	Autorización de Proyecto Urbanístico y/o Modificación	Municipal	Se requiere cuando se van a afectar las vías públicas.

ESTUDIO DE FACTIBILIDAD LEGAL

	Nombre de la Autorización	Federal / Estatal / Municipal	Objeto de la Autorización
17.	Autorización de equipamiento urbano del Transporte Público de Pasajeros	Estatal	Regula las paradas oficiales de las rutas de transporte público.
18.	Autorización uso de derecho de vía en caminos y puentes estatales.	Estatal	Se concede Autorización para la ejecución de obras dentro del derecho de vía o para la instalación servicios conexos o auxiliares del transporte en carreteras y puentes estatales.
19.	Plan de Contingencias de Protección Civil	Estatal / Municipal	Guía de procedimientos para la atención de riesgos, altos riesgos, emergencias o desastres debidamente revisada, autorizada y registrada.

Fuente: Elaboración propia.

El número y tipo de permiso, licencia, dictamen, certificación y/o autorización atenderán a las especificaciones finales para el proyecto con base en los estudios e ingenierías básicas y de detalle que se realicen, pero no obstante, anticipamos que se requerirán Autorizaciones adicionales a las antes mencionadas, en las siguientes materias:

Materia	Ejecución de la Obra	Ejecución de la Obra y Prestación de los Servicios	Prestación de los Servicios
Aduanera	X		
Agraria	X		
Aguas Nacionales	X		
Ambiental	X		
Competencia Económica		X	
Explosivos	X		
Expropiación	X		
Ferroviaria	X	X	X
Inversión Extranjera		X	
Liberación de derecho de vía	X		
Presupuestal		X	X
Protección Civil	X		
Protección de Información			X
Telecomunicaciones	X		
Vías Generales de Comunicación	X		

Fuente: Elaboración propia.

II. ESTUDIO DE LA SITUACIÓN JURÍDICA DEL DERECHO DE VÍA

A lo largo del trayecto y el derecho de vía propuesto actualmente para el Tren Suburbano García - Aeropuerto se identifican un gran número y variedad de predios que de alguna forma se verán afectados; se contemplan en su mayoría predios privados y predios públicos, aunque no se descarta tener que negociar la obtención de derechos inmobiliarios sobre predios sujetos al régimen ejidal.

Desde luego, con base en el análisis practicado en recorridos de campo y según resultados de la evaluación al derecho de vía que se requiere para el proyecto, se determinó que es factible la adquisición de cualesquiera derechos inmobiliarios que requiera el proyecto bajo esquemas típicos de ya sea (a) compraventa, (b) usufructo, (c) arrendamiento, (d) comodato, y/o (e) permuta, sujetos a la legislación local del Estado de Nuevo León y de forma acumulativa, a la legislación Municipal que corresponda.

Aunado a lo anterior, por la naturaleza, características e impacto del proyecto, el Gobierno del Estado de Nuevo León podría decretar la causa de utilidad pública⁵ e iniciar procedimientos tendientes a la expropiación de inmuebles para su posterior afectación al proyecto, pudiendo inclusive, en tanto no se afectaran derechos de terceros o no fueran impugnados dichos actos de autoridad, ocupar de manera inmediata el inmueble afectado para comenzar los trabajos que se requieran desarrollar, teniendo presente este supuesto desde el inicio del proyecto en caso de oposición de los tenedores de la propiedad a utilizar y que la dependencia encargada tendrá que realizar las gestiones para realizar el proceso de Decreto de Expropiación.

Respecto de los Predios a Liberar: de acuerdo a la información disponible, respecto a los sitios en donde se pretende realizar la movilidad y conectividad de transporte se observa que, se podrá utilizar el derecho de vía existente para realizar la obra de infraestructura celebrando los convenios de colaboración a nivel federal, estatal y municipal, de la información que ha realizado la parte técnica en este estudio como se menciona en las fichas del análisis predial y catastral, sin embargo la adquisición de un derecho de Vía implica varios criterios como los son:

Contar con un Anteproyecto de selección del sitio, que debe de contar con una investigación registral de los predios; dominio pleno de los predios (tipo de predios propiedad, ejidal, comunal), determinar el uso de suelo, obtención de la manifestación de impacto ambiental, realizar el avalúo maestro, estudios de costo beneficio, proyecto ejecutivo.

Realizar las gestiones presupuestales, para que con ello se puedan ir realizando las negociaciones con los propietarios, poseedores de los predios, realizar los documentos jurídicos como contratos de promesa de venta, reserva de dominio, derechos del tanto, posteriormente designación del notario para la aprobación de la escritura, pago al propietario, toma de posesión de los bienes inmuebles, firma de escritura, inscripción registral

⁵ Artículo 1 de la Ley de Expropiación por Causa de Utilidad Pública del Estado de Nuevo León

ya sea local o federal y posteriormente alta en el inventario de bienes de dominio público.

Determinación de los Costos de la Liberación del Derecho de Vía

Como es un derecho de vía de jurisdicción federal local y municipal, y como las necesidades del proyecto lo demanda en requerir un exente en liberar un derecho de vía, se tendrá que realizar las gestiones gubernamentales para obtener la autorización presupuestal, para la obtención del derecho de vía, así como el acercamiento con los propietario o posaderos de los bienes inmuebles que fueran afectadas dependiendo el tipo de propiedad ya sea Privada, Ejidal, Comunal o de dominio público, para considerar los costos por liberación de derecho de vía, se tendrá cuantificar de acuerdo a los indicadores que emita el Instituto de Administración y Avalúos de Bienes Nacionales a nivel federal y tomar en cuenta los avalúos catastrales y los que emite el Instituto Mexicano de Valuación del Estado de Nuevo León, de acuerdo a lo siguiente:

Etapas Previas a la Adquisición de Derecho de Vía	Adquisición de Derecho de Vía
Elaboración y autorización de anteproyecto	Presentación de solicitud de avalúos, ya sea a nivel federal y local.
Licitación de la elaboración del C/B	Levantamiento de clasificación de tierras.
Estudio de Costo/Beneficio y presupuesto de adquisición de tierra	Emisión de Avalúo Maestro.
Autorización y registro del proyecto ante SHCP	Pago y Recolección del Avalúo.
Transferencia y Autorización de Recursos	Negociación de Adquisición de predios / permiso de ocupación inmediata.
Adecuación Presupuestaria	Solicitud y aplicación de Criterios de la Ley General de Bienes Nacionales Artículo 147.
Transferencia Presupuestal	Proceso de Expropiación.
Oficio de Liberación de Inversión	Litigios / inconformidades.
Licitación de la elaboración del Proyecto Ejecutivo	*Autorización de compra de tierra y registro del contrato.
Elaboración del Proyecto Ejecutivo	Pago de tierras
	Escrituración de tierras
	Construcción de La Infraestructura

*Fuente de información propia.

Nota: para poder determinar el costo de liberación de derecho de vía se requiere realizar de los avalúos correspondientes para poder realizar su determinación por la dependencia usuaria ya sea nivel federal o estatal.

Determinación de Riesgos para la Liberación del Derecho de Vía

Se vislumbra la adquisición de un derecho de vía a pesar del existente del que se pueda utilizar por las vías de jurisdicción federal y local, se tendrán que tomar en cuenta los siguientes riesgos:

- Incertidumbre jurídica de la tenencia de los predios por del trazo afectado, ya que se requieren la certeza de propiedad de los bienes inmuebles ya sea propiedad, ejido y comunal;
- Oposición en las conciliaciones con los poseedores o propietarios;
- Inventarios y avalúos;

- Precios catastrales y/o Comerciales;
- Demora de tiempo en actos jurídicos administrativos;
- Obtención de permisos gubernamentales para el uso y aprovechamiento del derecho de vía que tengan y sea objeto de acuerdo entre las partes y la celebración del convenio que se tenga que realizar;
- Retraso en la obtención del derecho de vía (Retraso en presentar solicitud de avalúo y la emisión del mismo ante el INDAABIN, cambios de proyecto, problemas con los títulos de propiedad, retraso en pago y permisos de acceso);
- Falta de disponibilidad de Recursos;
- Normatividad Ambiental;
- Obtención de Dictamen que emite el Instituto de Administración y Avalúos de Bienes Nacionales, para la procedencia de pago de los predios afectados;
- Escrituración y registro como bienes de dominio público, ante el registro federal de la propiedad; y
- Oposición de liberar el derecho de vía por los propietarios o poseedores por lo cual se tendrá que realizar los trámites para emitir un decreto de expropiación.

Propuesta de Estrategia para la Liberación del Derecho de Vía

- Derecho de vía del trazo de las alternativas. Interactuar con la Dependencia con la finalidad de contar con documentación del derecho de vía existente, para evaluar las nuevas condiciones y necesidades de extensión de predios que se requiera.
- Revisar los Planos de la Construcción, para delimitar los predios adyacentes a la franja del trazo, para ver alternativas de utilización del derecho de vía existente, así como analizar los mecanismos jurídicos para determinar las necesidades de adquirir la superficie de terreno para las necesidades requeridas, derivado del porcentaje del derecho de vía que se tenga actualmente liberado o como elemento uso de aprovechamiento por alguna entidad gubernamental.
- Situación jurídica y administrativa de los predios que se pretende afectar y que van a hacer objeto de adquisición: Consultar con la Dirección de Catastro del municipio (S), Secretaría (s) de Gestión de Ordenamiento Territorial, Registral y Catastral según la naturaleza jurídica del predio, Registro Agrario Nacional.
- Apoyo técnico y legal de manera conjunta con las dependencias, para verificar donde se realizará las afectaciones y observar las dimensiones y la situación jurídica en la que se encuentran los predios para determinar el plan de atención y las acciones a seguir (con el inventario de los predios afectados y con el derecho de vía con el que cuenta las Dependencias).
- Clasificación de los predios afectados y el tipo de propiedad de los bienes inmuebles. Por ejemplo ejidal, comunal y pequeña propiedad, así como indagar si en el trazo hay bienes de dominio público pertenecientes al sector de comunicaciones o de otra índole interestatal, permisos Instituto Nacional de Antropología e Historia, para su aprovechamiento y autorización, ya que en su

ESTUDIO DE FACTIBILIDAD LEGAL

defecto se pueda realizar los convenios sobre el uso, goce y disfrute de los bienes inmuebles bajo convenios de cooperación con Entidades y/o Dependencias del sector público dentro del marco jurídico según corresponda.

- Realizar las gestiones técnica, administrativas y legales ante el Instituto de Administración y Avalúos de Bienes Nacionales para determinar los costos de los bienes inmuebles afectados y con ello realizar todos los trámites para su obtención de recursos ante la secretaría de hacienda y crédito público y obtener la disponibilidad presupuestaria para que en momento oportuno se obtenga la adquisición y formalización de la escritura en favor del estado como bien de dominio público local o federal.
- Llevar acabo las solicitudes presupuestales por el costo de la liberación del derecho de vía ante la Secretaria de Hacienda y Crédito Público, así como las dependencias estatales para la obtención y liberación de recursos con la documentación que justifique la necesidad de adquirir los predios, la dependencia realizará las negociaciones con los propietarios, poseedores de los predios, elaborar los documentos jurídicos como contratos, realizar los trámites para la designación del notario para la preparación de la escritura pública de transmisión de la propiedad, pago al propietario y toma de posesión de los bienes inmuebles, firma de escritura pública acompañada de la inscripción registral ya sea local o federal y posteriormente alta en el inventario de bienes de dominio público.
- Tomar en consideración, que en caso de oposición se tendrá que vislumbrar la realización del **Decreto Expropiatorio Federal** y publicado en el diario oficial de la federación, mediante los siguientes pasos:
 - 1.-Realizar los expedientes y constancias de que el inmueble no pudo ser adquirido a favor del gobierno federal por vía de derecho privado, mediante los acercamientos de negociación con los propietarios, poseedores de los bienes inmuebles, sin embargo, se solicita anuencia de ocupación inmediata, documentando las acciones mediante actas circunstanciadas, minutas, convenios entre otros actos administrativos, de índole agrarios, civiles aplicables al procedimiento.
 - 2.- Elaborar el proyecto de decreto, para realizar los avalúo de los bienes que serán expropiados por causa de utilidad pública.
 - 3.- La SCT envía el proyecto de decreto a la consejería jurídica federal para su revisión y aprobación y firma del presidente de la república.
 - 4.- Publicación de decreto expropiatorio en el diario oficial de la federación.

ESTUDIO DE FACTIBILIDAD LEGAL

5.- Para ejecutar el decreto se notifica personalmente, por parte de la SCT a los afectados, así mismo, informa a la dirección general de asuntos jurídicos a nivel federal, si se interpuso recurso de revocación en contra del decreto expropiatorio, con la finalidad de dar atención conforme en derecho proceda.

6.- Se ejecuta la fecha establecida del decreto expropiatorio. La SCT realizará el pago a través del Fideicomiso Fondo Nacional de Fomento Ejidal, para cubrir la indemnización y entrega la ficha de depósito a la SCT, comunica a la dirección de expropiaciones de la SEDATU que se realizó el depósito de la indemnización al Fideicomiso Fondo Nacional de Fomento Ejidal para que este pague directamente al núcleo agrario y solicita la entrega - recepción de la posesión del predio a la SCT.

7.- Se realizan los trámites ante el Registro Público de la Propiedad Federal para la inscripción del decreto y el acta de los terrenos expropiados.

- Tomar en consideración, que en caso de oposición se tendrá que vislumbrar la realización del **Decreto Expropiatorio Local** y publicado en el diario oficial de la Entidad Federativa, mediante los siguientes pasos:

1.-Realizar las visitas y negociaciones con los propietarios o poseedores de los inmuebles por donde pasará el proyecto, para obtener la porción de sus respectivos inmuebles que necesariamente tendrían que afectarse para la realización del Proyecto, mediante la integración de los expedientes y constancias de que los inmuebles no pudo ser adquirido a favor del gobierno local por vías de negociación de derecho civil, mediante los acercamientos de negociación con los propietarios, poseedores de los bienes inmuebles, sin embargo se solicita en términos del Artículo 8 de la Ley de Expropiación Por Causas de Utilidad Pública, que establece: "En los casos a que se refieran las Fracciones V, VI, IX, X y XI del artículo 1o. de esta Ley, el Ejecutivo del Estado, hecha la declaratoria, podrá ordenar la ocupación de los bienes objeto de la expropiación o de la ocupación temporal o imponer la ejecución inmediata de las disposiciones de limitación de dominio, sin que la interposición del recurso administrativo de revocación suspenda la ocupación del bien o bienes de que se trate o la ejecución de las disposiciones de limitación de dominio."

Por esta causa de utilidad pública relativa a la creación o mejoramiento de centros de población y de sus fuentes propias de vida, contemplada en la fracción XI del artículo 1, en relación al 8 artículo antes invocado de la Ley de Expropiación por Causa de Utilidad Pública vigente en el Estado de Nuevo León, se ordena la ejecución inmediata de la ocupación de los inmuebles y sus accesorios, objeto de expropiación.

ESTUDIO DE FACTIBILIDAD LEGAL

- 2.- Elaborar la declaratoria de causa de utilidad pública, para realizar los avalúo de los bienes que serán expropiados, por causa de utilidad pública.
- 3.- La declaratoria de causa de utilidad pública, que será enviado al ejecutivo del estado a la para su revisión y aprobación y firma del Gobernador.
- 4.- Publicación del acuerdo que decreta, la Expropiación por causa de utilidad pública en el diario oficial de la entidad federativa.
- 5.- Para ejecutar el decreto se notifica personalmente, por parte de la dependencia a los propietarios, poseedores, ocupantes o a quienes tengan la tenencia material de los predios, en caso de conocerse su domicilio.
- 6.- La Secretaría de Finanzas y Tesorería General del Estado, cubrirá a los propietarios de los inmuebles afectados, que acrediten su legítimo derecho, la indemnización que proceda de conformidad a lo establecido en los artículos 10, 19 y 20 de la Ley de Expropiación por Causa de Utilidad Pública vigente en el Estado de Nuevo León, dentro de un período que no podrá exceder de 10-diez años.
- 7.- Se inscribe el decreto en el Registro Público de la Propiedad y del Comercio que corresponda para que se hagan las cancelaciones e inscripciones correspondientes a favor del Estado de Nuevo León; se realizará el registro correspondiente en el Padrón de Catastro de la dependencia que lo tenga a su cargo, como puede ser la Secretaría de Finanzas y Tesorería General del Estado.



III. ESTUDIO SITUACIÓN ESPECÍFICA DE CONCESIONARIOS Y SU AFECTACIÓN O BENEFICIO RESPECTO DEL PROYECTO

Para la ejecución del proyecto y en los antecedentes que emanan del Plan de Desarrollo del Estado de Nuevo León, que permiten llevar a cabo la movilidad y conectividad es importante tomar en consideración, que una gran parte sumamente importante del trayecto y ruta del proyecto Tren Suburbano García - Aeropuerto se pretende que sea utilizando y compartiendo el derecho de vía concesionado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a la empresa *Kansas City Southern de México, S.A. de C.V. (KCSM)* en su momento se realizará las negociaciones con la empresa que tiene el uso y aprovechamiento de esta concesión, sin embargo por el derecho de vía existente, actualmente se aprecia invadido por propiedades dentro del derecho de vía ya sea parcial o total, así como asentamientos irregulares, por lo que en su momento oportuno la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, tendrán que realizar las acciones jurídicas administrativas, civiles, penales, entre otras, para preservar, recuperar y compensar el derecho de la vía.

Podemos corroborar que es factible interconectarse, utilizar y aprovechar el derecho de vía existente y concesionado a KCSM;⁶ Ya sea el Gobierno del Estado de Nuevo León - a través de la entidad o dependencia a cargo del desarrollo del proyecto, o el desarrollador del proyecto una vez adjudicado deberá lograr pactar con KCSM un acuerdo para determinar el uso que se pretenda dar a la vía, el trayecto, la longitud, productos, el punto de origen y destino de los derechos de paso, entre otros. Dicho acuerdo contendrá a su vez los costos y/o tarifa a los que tendría derecho a recibir KCSM por el uso del bien concesionado. Este acuerdo deberá lograrse bajo condiciones de mercado y libre negociación, de acuerdo con el inventario de bienes inmuebles y con el avalúo respectivo para que se tenga margen de negociación y realizar los trámites de compra y venta de los bienes inmuebles y que serán objeto de realizar la transmisión mediante los actos notariales y registrales para que se consideren propiedad federal.

Como ha quedado dicho, consideramos factible la adquisición por parte del Gobierno del Estado de Nuevo León a través de cualquier entidad o dependencia a cargo del proyecto, o de cualquier desarrollador participante en el desarrollo del proyecto una vez adjudicado, que cualesquiera derechos inmobiliarios que requiera el proyecto podrán adquirirse bajo esquemas de derecho civil (e.g. compraventa, usufructo, arrendamiento, comodato, y/o permuta).

⁶ Artículo 36 de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario; Sección Tercera - Artículo 104 y siguientes, del Reglamento del Servicio Ferroviario, e inclusive el Título de Concesión de KCSM (Secciones 1.4.2 y 1.4.2.1, así como el Capítulo III del título de concesión, en donde se prioriza la interconexión y deberá permitirse en cualquier momento la prestación de servicio de transporte de pasajeros por cualquier tercero, sobre la vía férrea concesionada.

IV. FACTIBILIDAD POR CUANTO A FUENTES DE FONDEO Y FINANCIAMIENTO; POSIBLE AFECTACIÓN DE INGRESOS EXCEDENTES A MUNICIPIOS

IV.1 Fondео

Para el Estado de Nuevo León, el interés de la administración pública en su conjunto, tiene como propósito la captación de recursos de orden público a fin de trasladarlos a la población en servicios, para brindar un mejor desarrollo y elevar la calidad de vida de su población, por consiguiente, este tipo de proyectos de infraestructura, se tienen contemplados en una gran variedad de fuentes de fondeo y de financiamiento para el eventual desarrollo del proyecto. Asimismo, dada la etapa en la que se encuentra el proyecto, el tipo de proyecto en sí, y la expectativa del Gobierno del Estado de Nuevo León y la Federación para que se lleve a cabo, puede considerarse básicamente todo esquema y alternativas de fondeo y de financiamiento para lograrlo.

Para el caso de que se decida implementar el desarrollo del proyecto bajo un esquema de asociación público privada, se deberá atender además la evaluación de viabilidad económica del proyecto que al efecto realice la Secretaría de Hacienda y Crédito Público a nivel federal, y el Comité de Análisis y Evaluación de los Proyectos de Asociación Público Privada del Estado, como un órgano colegiado e interinstitucional de carácter consultivo y de opinión, con el propósito de auxiliar en los procedimientos de autorización de proyectos integrado por la Secretaría de Desarrollo Económico y la Secretaría de Finanzas y Tesorería General del Estado de Nuevo León, Secretaría de Obras Públicas del Estado con voto y con voz Contraloría, Secretaría de Desarrollo Sustentable; y La Dependencia usuaria.

Hemos analizado la factibilidad y viabilidad de fuentes de pago y fondeo para etapa de construcción y preoperativa; al respecto, es factible la aportación de fondos derivados de aportaciones gubernamentales (tanto estatales como de la Federación), ya sea provenientes de impuestos, asignaciones, monetización de activos del gobierno estatal o de la Federación, realización de aportaciones en especie y/o permutas de activos (previa separación del régimen de dominio público del gobierno estatal o de la Federación, según corresponda), asignación de recursos provenientes de la Tarifa de Uso de Aeropuerto, peaje por el uso de activos carreteros federales y estatales concesionados, así como aportación de fondos provenientes de capital privado (e.g. aportación de capital de riesgo, mercados de capitales (e.g. emisión de bonos de deuda, bursatilizaciones, entre otros).

Por cuanto, a fuentes de pago y fondeo, podemos esquematizar los distintos métodos y formato de participación - así como la respectiva etapa del proyecto - como se indica en la siguiente tabla:

FUENTES DE PAGO (Funding)			
Tipo	Origen	Aplicación en el tiempo	
		Inversión y Preoperativa	Operación
Gubernamentales	Impuestos	X	
	Transferencia intragubernamental	X	
	Monetización/Capitalización de patrimonio	X	
Usuarios	Tarifa		X
	Bono de transporte		X
Comerciales	Publicidad		X
	Renta de espacios comerciales		X
	Branding de estaciones		X
	Comercialización de marca		X
Por captura de Valor de Suelo	Por desarrollo (DOT/DOM)	X	
	Por impuesto (predial)	X	
Otros	Impuesto dirigido (mejoría específica)	X	
	Tarifa de Estacionamientos		X
	Venta de Big Data de tráfico de pasajeros		X
	TUA	X	
	Peaje de activos carreteros federales y estatales	X	
	OMA (Operador del aeropuerto)	X	X

Fuente: Elaboración propia, FOA Consultores©

Recursos provenientes de valor de suelo/plusvalías, está el esquema que considera la aplicación de un impuesto por mejora específica a los propietarios de predios ubicados en la zona de influencia del proyecto del suburbano.

Sea analizado para el proyecto, la tarifa por el servicio ofrecido por el tren suburbano no estaría sujeto al pago del impuesto de IVA. El artículo 15, fracción V de la LISR, precisa que no se pagará impuesto por la prestación del servicio de transporte público terrestre de personas que se preste exclusivamente en áreas urbanas, suburbanas o en zonas metropolitanas. Por otro lado, la regla 4.3.6 de la LIVA señala que se entiende que el transporte público terrestre de personas se presta exclusivamente en áreas urbanas, suburbanas o en zonas metropolitanas, cuando el origen y destino del transporte prestado al pasajero.

Así mismo, en la etapa de construcción se permitirá la recuperación anticipada del IVA como tasa cero, para que pueda ser gestionado y convenido con la autoridad hacendaria federal, para la reasignación de este recurso y sea utilizado para el mismo proyecto.

IV.2 Financiamiento

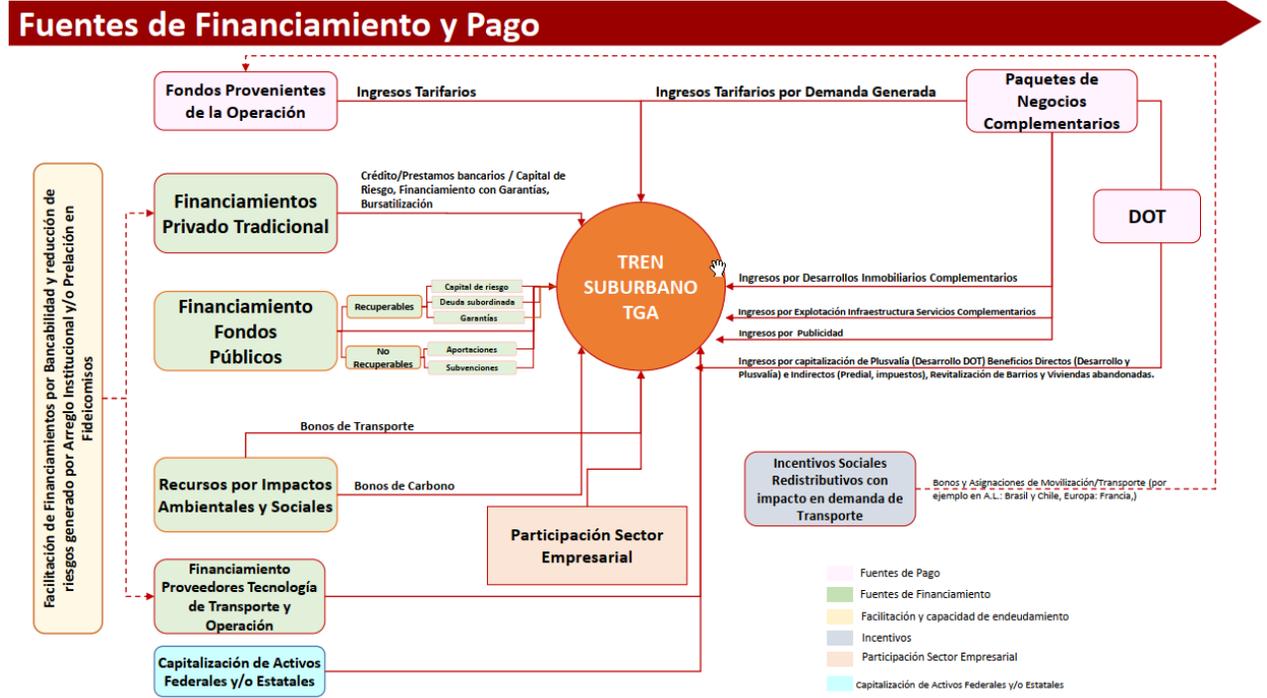
Aunado a los distintos esquemas de fondeo, no se descarta recurrir a esquemas de financiamiento tanto público como privado bajo esquemas convencionales para desarrollos de proyectos de infraestructura tales como el proyecto.

Dada la naturaleza y objeto del proyecto como desarrollo de infraestructura pública, social



ESTUDIO DE FACTIBILIDAD LEGAL

y productiva, es factible y no debiera descartarse la participación de la banca de desarrollo tanto nacional como internacional tanto en la etapa de construcción y preoperativa como en la etapa operativa de largo plazo. Asimismo, es factible la participación de financiamiento por la banca comercial - tanto nacional como internacional - en las distintas etapas del proyecto; desde financiamiento para la inversión de capital o respaldo de la participación de capital para el desarrollador del proyecto, o posteriormente en la etapa operativa para capital de trabajo, mantenimiento u operación.



FOA Consultores©

Conclusiones

Fondeo

Se considera factible la aportación de fondos derivados de aportaciones gubernamentales (tanto estatales como de la Federación), ya sea provenientes de impuestos, asignaciones, monetización de activos del gobierno estatal o de la Federación, realización de aportaciones en especie y/o permutas de activos (previa separación del régimen de dominio público del gobierno estatal o de la Federación, según corresponda), asignación de recursos provenientes de la Tarifa de Uso de Aeropuerto, peaje por el uso de activos carreteros federales y estatales concesionados, así como aportación de fondos provenientes de capital privado (e.g. aportación de capital de riesgo, mercados de capitales (e.g. emisión de bonos de deuda, bursatilizaciones, entre otros).

Financiamiento

Es factible la participación de financiamiento por la banca comercial - tanto nacional como internacional - en las distintas etapas del proyecto; desde financiamiento para la inversión de capital o respaldo de la participación de capital para el desarrollador del proyecto, o posteriormente en la etapa operativa para capital de trabajo, mantenimiento u operación.



V. RESUMEN DE CONDICIONES DE FACTIBILIDAD LEGAL Y CONCLUSIONES

- V.1 Conforme a los artículos 25 y 28 de la Constitución, se establece que al desarrollo económico nacional concurrirán, con responsabilidad social, los sectores: público, privado, y social; asimismo, se establece que los ferrocarriles son áreas prioritarias para el desarrollo nacional, y que para tal efecto el Estado se encuentra facultado para otorgar concesiones ferroviarias conservando el dominio de las vías de comunicación respectivas.
- V.2 Por su parte, el artículo 3 de la Ley establece que son de jurisdicción federal las vías generales de comunicación ferroviaria, el servicio público de transporte ferroviario que en ellas opera y sus servicios auxiliares. Asimismo, los artículos 6, fracción II y 7 del mismo ordenamiento señalan que corresponde a la SCT otorgar las concesiones o permisos que resulten necesarias para su construcción, explotación, operación, conservación y mantenimiento.
- V.3 Uno de los objetivos de la actual Administración Federal es mejorar sustancialmente la infraestructura de transporte, siendo que para lograr tal objetivo, más allá de las conclusiones que arrojen los estudios técnicos y financieros sustanciales, dentro del ámbito jurídico, cada uno de los proyectos propuestos debe apegarse a una serie de normatividad en materia administrativa exhaustiva en cuanto a la obtención de permisos, licencias, avisos, etc., pero que al final del día resulta procedente la obtención de dichas constancias dada la relevancia del proyecto.
- V.4 Sujeto al cumplimiento y verificación de los requerimientos respectivos, consideramos que es procedente la obtención de la concesión, asignación y/o licencias federales en materia ferroviaria, la construcción y operación de obras sobre las vías férreas, así como la prestación de servicios auxiliares y complementarios, tales como la instalación de líneas de transmisión eléctrica, fibra óptica, postes, cercas, o cualquier obra subterránea, superficial o aérea.
- V.5 La normativa aplicable en el Estado de Nuevo León se encuentra concatenada de tal forma que la obtención de un documento en particular, es necesario para la emisión de los subsiguientes. En consecuencia, se contará en su momento con los requisitos administrativos y técnicos para el inicio de los trámites para la obtención de todas las Autorizaciones. Algunas podrán ser solicitadas de forma simultánea, y algunas otras, deberán solicitarse en el orden que marca la legislación para cada caso.
- V.6 Dado que es de utilidad pública la construcción, conservación y mantenimiento de las vías férreas, al momento de iniciar la obtención de cualquiera de las autorizaciones mencionadas, podrá acreditarse plenamente la propiedad, por cualquiera de las vías previstas en el artículo 25 de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario. Asimismo, cuando se considere viable, podrán fusionarse 2 o más predios, para disminuir el número de autorizaciones que deben obtenerse.

- V.7 En razón de que la materia ferroviaria es de interés público y prioritario para la Federación, y la construcción de esta vía general de comunicación beneficiará a la Entidad Federativa y Municipios afectados, se prevé la posibilidad de suscribir con las autoridades locales convenios de colaboración que faciliten y agilicen el trámite de estas autorizaciones, previo cumplimiento de los requisitos legales.

Condiciones de Factibilidad legal

- V.8 A la fecha de emisión de este Dictamen, se establece que se cuenta con todas condiciones de factibilidad para desarrollar el proyecto, ni en su estructuración, ni en su mecanismo de fondeo y/o financiamiento.

- V.9 Se contempla como la opción más viable el establecimiento de una asociación público-privada a nivel federal, y/o una combinación de esquemas de obra pública financiada y licitación para la adquisición de material rodante, equipos y servicios auxiliares, así como la adjudicación de uno o varios contratos de servicios relacionados a la obra pública, ya sean en el ámbito federal y/o estatal (atendiendo a la obra a realizar).

- V.10 Desde el punto de vista legal, todos dichos esquemas de adjudicación para el proyecto son factibles y se cuentan con mecanismos legales para realizarlos tanto a nivel federal, como estatal en el Estado de Nuevo León.

- V.11 Los beneficios de este tipo de proyectos y el esquema de asociación, más allá de la diversificación de riesgos, se aportan beneficios tales como aprovechamiento de capacidades y experiencia del desarrollador privado, la aportación de recursos – técnicos y económicos - y acceso a mercados de capitales o financiamiento a costos menores (o términos más provechosos) que con financiamiento público y/o bajo esquema de obra pública. Para un proyecto de la naturaleza como la del proyecto del Tren Suburbano García - Aeropuerto, la legislación federal y estatal conceden la flexibilidad necesaria para acomodar y proteger la participación, riesgos y aportaciones que realizaría tanto el Gobierno Federal como el Gobierno del Estado de Nuevo León, y así como la del desarrollador privado que lleve a cabo las gestiones y obras del proyecto.¹²

- V.12 Respecto de cualesquiera cruzamientos o aprovechamientos de derechos de vía distintos de los asociados a la concesión de KCSM, es factible la obtención de los permisos y autorizaciones de las dependencias o entidades a cargo del derecho de vía mediante instrumentos jurídicos que permitirán su realización, como contratos, convenios entre otros, o de la vía general de comunicación que se viera afectada por la ruta y el desarrollo en la etapa de construcción del proyecto Tren Suburbano García - Aeropuerto. Los Ayuntamientos, en el ámbito de su competencia de acuerdo a lo que dispone el artículo 119 de la Constitución Política del Estado de Nuevo León, propondrán al Congreso las tablas de valores unitarios

¹² Vgr. Ni la Ley de Asociaciones Público Privadas, ni la Ley de Asociaciones Público Privadas para el Estado de Nuevo León establecen restricciones para el porcentaje de participación por el ente privado (sea un monto fijo o porcentaje máximo de participación); en todo caso se prevé que la aportación pública no puede ser total con respecto al proyecto respectivo.

de suelo y construcciones que sirvan de base para el cobro de las contribuciones sobre la propiedad inmobiliaria, que sean equiparables a los valores de mercado de dicha propiedad y procederán, en su caso, a realizar las adecuaciones correspondientes a las tasas aplicables para el cobro de estas contribuciones, a fin de garantizar su apego a los principios de proporcionalidad y equidad.

- V.14 En la obtención del derecho de vía, ya sea federal o estatal, se debe de poner mucho énfasis en llevar el proceso de negociación con los propietario o poseedores, ya que con ello permitirá buscar los instrumentos legales para consensar y determinar los procedimientos administrativos que permitirán lograr un éxito satisfactorio en su obtención.
- V.15. Se ha analizado los elementos Jurídicos que servirán de base para la procedencia y factibilidad para el desarrollo del Proyecto del Tren Suburbano García – Aeropuerto, bajo los elementos del marco Constitucional, legal y normativo vigente en los tres órdenes de gobierno.
- V.16 Se establece dentro del estudio, la procedencia en la obtención de la concesión, asignación y/o licencias federales en materia ferroviaria, para la construcción y operación de obras sobre las vías férreas, así como la prestación de servicios en instalaciones marginales.
- V.17 En relación al fondeo,, se considera factible la aportación de fondos derivados de aportaciones gubernamentales (tanto estatales como de la Federación), ya sea provenientes de impuestos, asignaciones, monetización de activos del gobierno estatal o de la Federación, realización de aportaciones en especie y/o permutas de activos (previa separación del régimen de dominio público del gobierno estatal o de la Federación, según corresponda), asignación de recursos provenientes de la Tarifa de Uso de Aeropuerto, peaje por el uso de activos carreteros federales y estatales concesionados, así como aportación de fondos provenientes de capital privado (e.g. aportación de capital de riesgo, mercados de capitales (e.g. emisión de bonos de deuda, bursatilizaciones, entre otros).
- V.18 Es factible la participación de financiamiento por la banca comercial - tanto nacional como internacional - en las distintas etapas del proyecto; desde financiamiento para la inversión de capital o respaldo de la participación de capital para el desarrollador del proyecto, o posteriormente en la etapa operativa para capital de trabajo, mantenimiento u operación.

Por tanto, se concluye que, desde la perspectiva legal, el proyecto cumple con las disposiciones jurídicas aplicables en el ámbito federal, estatal y municipal y cuenta con todas las condiciones de factibilidad legal para su desarrollo.