



# DOCUMENTO DIAGNÓSTICO DEL PROGRAMA PRESUPUESTARIO G008 "DERECHO DE VÍA"

SEPTIEMBRE, 2021





#### **CONTENIDO**

SIGL	AS Y ACRÓNIMOS
GLO	SARIO
1.	ANTECEDENTES
<b>2</b> .	IDENTIFICACIÓN, DEFINICIÓN Y DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA O NECESIDAD
2.1	Definición del problema
2.2	Estado actual del problema1
2.3	Evolución del problema2
2.4	Experiencias de atención2
2.5	Árbol del problema3
<i>3.</i>	OBJETIVOS 3
3.1	Árbol de Objetivos3
3.2	Determinación de los objetivos del programa3
3.3	Aportación de los objetivos al Plan Nacional de Desarrollo y de la Institución 4
4.	COBERTURA4
4.1	Identificación y caracterización de la población o área de enfoque potencial 4
4.2	Identificación y caracterización de la población o área de enfoque objetivo 6
4.3	Cuantificación de la población o área de enfoque potencial y objetivo 6
4.4	Frecuencia de actualización de la población o área de enfoque potencial y
obje	tivo 6
5.	ANÁLISIS DE ALTERNATIVAS 6
6.	DISEÑO DEL PROGRAMA PROPUESTO O CON CAMBIOS SUSTANCIALES
6.1	Modalidad del programa7
6.2	Diseño del Programa7
<b>6.2.</b> 1	1 Previsiones para la integración y operación del padrón de beneficiarios 7
6.3	Matriz de indicadores para resultados7
<i>7</i> .	ANÁLISIS DE SIMILITUDES Y COMPLEMENTARIEDADES 8



<i>8.</i>	PRESUPUESTO	83
9.	BIBLIOGRAFÍA	86
	EXO 1 FICHA CON DATOS GENERALES DEL PROGRAMA PROPUESTO O CON CAMBIC	
ANE	EXO 2 COMPLEMENTARIEDADES Y COINCIDENCIAS ENTRE PROGRAMAS	91
ANE	EXO 3 MATRIZ DE INDICADORES PARA RESULTADOS	93





## SIGLAS Y ACRÓNIMOS

APF: Administración Pública Federal

LCPAF: Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal

SHCP: Secretaría de Hacienda y Crédito Público

**SCT:** Secretaría de Comunicaciones y Transportes

**SCOP:** Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas

CNC: Comisión Nacional de Caminos

**CAPUFE:** Caminos y Puentes Federales

FONADIN: Fondo Nacional de Infraestructura

INAH: Instituto Nacional de Antropología e Historia

INDAABIN: Instituto de Administración y Avalúos de Bines Nacionales

MIR: Matriz de Indicadores para Resultados

MML: Metodología de Marco Lógico

PND: Plan Nacional de Desarrollo

**Pp:** Programa Presupuestario

**ODS:** Objetivos de Desarrollo Sostenible

**SEDATU:** Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano

SHCP: Secretaría de Hacienda y Crédito Público





#### **GLOSARIO**

Carretera Federal Libre de Peaje: Carreteras de libre tránsito, por cuyo uso no se paga alguna cuota o peaje.

Carretera Federal de Cuota: Autopistas y carreteras de acceso restringido que forman parte de la Red Federal, se caracterizan por pagar un peaje para utilizarlas

**Derecho de Vía:** Franja de terreno que se requiere para la construcción, conservación, ampliación, protección y en general para el uso adecuado de una vía general de comunicación, cuya anchura y dimensiones fija la Secretaría, la cual no podrá ser inferior a 20 metros a cada lado del eje del camino. Tratándose de carreteras de dos cuerpos, se medirá a partir del eje de cada uno de ellos.

Estructura Programática: conjunto de categorías y elementos programáticos ordenados en forma coherente, el cual define las acciones que efectúan los ejecutores de gasto para alcanzar sus objetivos y metas de acuerdo con las políticas definidas en el Plan Nacional de Desarrollo y en los programas y presupuestos, así como ordena y clasifica las acciones de los ejecutores de gasto para delimitar la aplicación del gasto y permite conocer el rendimiento esperado de la utilización de los recursos públicos;

Matriz de Indicadores para Resultados: es una herramienta que permite vincular los distintos instrumentos para el diseño, organización, ejecución, seguimiento, evaluación y mejora de los programas, resultado de un proceso de planeación realizado con base en la Metodología de Marco Lógico.

**Población o área de enfoque atendida:** Población o área de enfoque que es destinataria o beneficiaria de los componentes o entregables del programa presupuestario en un ejercicio fiscal determinado;

**Población o área de enfoque objetivo:** Población o área de enfoque que el programa presupuestario tiene planeado o programado atender para cubrir la población o área de enfoque potencial, y que cumpla con los criterios de elegibilidad establecidos en su normativa. La población o área de enfoque objetivo de un programa presupuestario debe ser medida en la misma unidad que la población o área de enfoque potencial;

**Población o área de enfoque potencial:** Población o área de enfoque total que presenta el problema o necesidad y que requiere de una intervención que justifica la existencia del



programa presupuestario y que por lo tanto pudiera ser elegible para su atención o ejercicio de acciones;

**Presupuesto de Egresos:** el Presupuesto de Egresos de la Federación para el ejercicio fiscal correspondiente, incluyendo el decreto, los anexos y tomos;

**Problema o necesidad:** Situación que motiva el diseño e implementación de una intervención pública, ya sea porque atiende a una condición socialmente no deseable o a cualquier demanda que deba ser atendida por una función de gobierno;

**Programa de inversión:** las acciones que implican erogaciones de gasto de capital destinadas a obra pública en infraestructura;

**Programa presupuestario (Pp):** Categoría programática que permite organizar, en forma representativa y homogénea, las asignaciones de recursos de los programas federales y de aquellos transferidos a las entidades federativas, municipios y demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, a cargo de los ejecutores del gasto público federal para el cumplimiento de sus objetivos y metas, así como del gasto no programable;

**Regularización:** Conjunto de actos jurídicos y materiales necesarios para el otorgamiento de certeza jurídica en la tenencia de la tierra;

**Unidad Responsable (UR):** Área de las dependencias o entidades encargada de administrar y rendir cuentas sobre los recursos humanos, materiales y financieros de un Pp.

**Unidades Administrativas:** Dirección General de Carreteras, Dirección de Asuntos jurídicos, y el Centro SCT correspondiente. Quienes participan en las operaciones para facilitar la integración legal de los terrenos que conforman el derecho de vía.







### 1. ANTECEDENTES

El crecimiento de la infraestructura carretera es un elemento fundamental para elevar la competitividad de la economía del país, pues a la vez que desarrolla nuevas vías de comunicación terrestre fomenta el intercambio de bienes y servicios a nivel nacional e internacional; impulsando el comercio exterior y local por medio de la integración logística que implica el tránsito por la Red Nacional de Carreteras; así mismo, por medio de la creación, ampliación o modernización de infraestructura carretera se promueve el desarrollo social al facilitar la movilidad y el acceso de la población a servicios que eleven su calidad de vida.

La configuración actual de la Red Nacional de Carreteras ha sido un proceso histórico largo que implica la conjugación de diversos factores que integran el tránsito de la construcción de caminos hacia el impulso de la materialización de una red troncal carretera que promueva la conexión a lo largo del territorio nacional; datando sus inicios desde la época colonial, donde a partir del siglo XVI se construyen caminos para el tránsito de animales de carga y carretas, marcando un cambio importante al introducir por primera vez un medio de transporte en lo que en ese entonces se denominaba La Nueva España.

Durante el periodo colonial los caminos que se abrieron fueron promovidos por el sistema de consulados; por lo que para la primera década del siglo XIX ligaba todos los centros destacados por sus actividades económicas, características sociales e importancia política; partiendo todos ellos de la Ciudad de México a los grandes ejes carreteros,¹ por lo que al final de esta época el país ya contaba con una pequeña red carretera y de caminos de herradura.

Esta red estaba conformada por caminos y carreteras de más de dos siglos de antigüedad; por lo que para el año de 1861 el presidente Benito Juárez emitió el Decreto sobre la Distribución de las Ramas de la Administración Pública, mismo que derivó en la creación de la primer dependencia federal que tenía a su cargo la planeación, construcción y conservación de caminos y carreteras del país la Secretaría de Comunicaciones y Obras

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Ortiz Hernán, Sergio; Caminos y transportes mexicanos al comenzar el siglo XIX. Disponible en: http://revistas.bancomext.gob.mx/rce/magazines/510/6/RCE10.pdf





Públicas en el año de 1891<sup>2</sup>; esta dependencia contribuyó en la planeación, desarrollo y construcción de carreteras como: México-Nuevo Laredo, México-Pachuca; México-Acapulco; México-Guadalajara; la carretera Panamericana, México-Querétaro y México-Cuernavaca, entre otras<sup>3</sup>.

La época de la revolución trajo consigo un retroceso en los logros alcanzados por el país en materia de infraestructura, por lo que la red carretera y de caminos tendría que ser reconstruida casi por completo, misma que para 1925 contaba con solo 28, 000 Km; por lo que se canalizó el 25 % de la inversión pública para tal fin, sacrificando el crecimiento por la realización de la conservación dando prioridad a la conexión de las capitales de los Estados con la Ciudad de México.

En la década de 1950 a 1960 se experimentó un efecto dinamizador de la inversión pública, acelerando el ritmo de construcción duplicándose la longitud de la red, misma que para ese entonces contaba con 45, 000 Km de longitud; sin embargo, la selección de los caminos se tornaba compleja, por lo que se diseñaron los primeros lineamientos que apoyarán la valuación y prioridad de los proyectos, así mismo se iniciaron los estudios de planeación y localización de nuevos caminos.

El auge de la construcción de carreteras siguió a partir de 1959 bajo la responsabilidad de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes creada por el entonces presidente Adolfo López Mateos, otorgándole la responsabilidad de planear, programar, construir y dar mantenimiento a la red de carreteras libres, autopistas de cuota, caminos rurales y alimentadores; por lo que durante el periodo de 1960 a 1976 el impulso a la infraestructura carretera se mantuvo constante y la Red Carretera llegó a 193,000 Km. de longitud, comprendida por 42,000 Km de red troncal y 142,000 Km de red alimentadora<sup>4</sup>.

El crecimiento acelerado de la infraestructura carretera colocó en un plano relevante una de las características fundamentales e indispensables para la construcción de carreteras "el derecho de vía", mismo que puede entenderse como el espacio requerido para la construcción de las vías de comunicación; dicha construcción era una de las atribuciones

<sup>&</sup>lt;sup>4</sup> Mier y Terán, Carlos; Planeación integral y prospectiva del transporte. Disponible https://es.slideshare.net/AcademiaDeIngenieriaMx/planeacin-integral-y-prospectiva-del-transporte



Avenida de los Insurgentes Sur 1089, Colonia Noche Buena, C.P. 03720, Alcaldía Benito Juárez, CDMX. T: 01 (55) 5723 9300 www.gob.mx/sct

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Secretaría de Comunicaciones y transportes; Guía de procedimientos y técnicas para la conservación de carreteras en México, (2014). Disponible en: http://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGST/Guias/guia-conser-2016.pdf

<sup>&</sup>lt;sup>3</sup> Senado de la república; Iniciativa en defensa de la economía y seguridad de los usuarios de carreteras y caminos de cuota en México. Disponible en: https://infosen.senado.gob.mx/sgsp/gaceta/64/1/2019-02-08-1/assets/documentos/Ini PT caminos cuota de mexico.pdf



conferidas a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, por lo cual esta dependencia es quien debe asegurarse que el espacio cuente con condiciones liberadas para su construcción.

Para 1980 la RNC se encontraba consolidada como uno de los sistemas de infraestructura pública más relevantes moviendo alrededor del 79% de la carga terrestre y el 96% de pasajeros<sup>5</sup>, contando con una longitud de 213,000 Km, sin embargo el impulso a la red troncal fue limitado a pesar de su crecimiento e importancia lo que provocó un rezago en su modernización y ampliación, presentando problemas de congestionamiento y deterioro que denotaban la necesidad de hacer crecer la red en ritmos similares a los del crecimiento del autotransporte.

Las condiciones de deterioro de la infraestructura carretera se sumaban a las condiciones económicas por las que atravesaba el país, que denotaba síntomas de una crisis económica que requería de la intervención gubernamental, en este contexto el presidente Miguel de la Madrid en 1982 implantó el modelo económico de industrialización con apertura comercial, mejor conocido como modelo neoliberal, el cual buscaba el aprovechamiento de las oportunidades de negocio, así como la provisión de servicios básicos por parte del gobierno en condiciones de libertad económica, para lo cual el desarrollo de infraestructura constituiría en eje fundamental para lograrlo, tomando como determinación la participación del sector privado en la construcción y aprovechamiento de carreteras federales, por medio del otorgamiento de concesiones.

Como parte de la aplicación del modelo neoliberal en 1993 se expidió la Ley de caminos, puentes y autotransporte federal, misma que como parte de sus encomiendas tiene la de regular la construcción, operación, explotación, conservación y mantenimiento de los caminos, entendiendo estos como los caminos o carreteras que entronquen con algún camino de país extranjero o bien comuniquen a dos o más estados de la federación; así como los que en su totalidad o en su mayor parte sean construidos por la Federación con fondos federales o mediante concesión federal; es en este ordenamiento donde de manera oficial se reconoce y define el término de derecho de vía.

<sup>&</sup>lt;sup>5</sup> Historia de las carreteras; Repositorio digital de la facultad de ingeniería UNAM. Disponible en: http://www.ptolomeo.unam.mx:8080/jspui/bitstream/132.248.52.100/444/3/A3.pdf



Avenida de los Insurgentes Sur 1089, Colonia Noche Buena, C.P. 03720, Alcaldía Benito Juárez, CDMX. T: 01 (55) 5723 9300 www.gob.mx/sct



Estos cambios implicaban el esperado crecimiento de la RNC con la finalidad de obtener la conexión que la implantación del nuevo modelo económico requería para el desarrollo del intercambio comercial que vislumbraba un creciente fortalecimiento de los nodos logísticos por vía terrestre y marítima.

Estos desafíos ponían a contraluz una característica con que debía contar cualquier proyecto destinado a la construcción y/o modernización de carreteras, y que resultaba sensible y particularmente directa para su realización; esto es el "derecho de vía", definido como la franja de terreno que se requiere para la construcción, conservación, ampliación, protección y en general para el uso adecuado de una vía general de comunicación, cuya anchura y dimensiones fija la Secretaria, la cual no podrá ser inferior a 20 metros a cada lado del eje del camino. Tratándose de carreteras de dos cuerpos, se medirá a partir del eje de cada uno de ellos"<sup>6</sup>.

Al respecto, la propiedad del terreno sobre el cuál es construido una carretera ha constituido un elemento fundamental para la construcción de la misma, pues sin la acreditación de la posesión por parte del Gobierno Federal se presentan riesgos para la conexión de ciudades y traslado de bienes y mercancías así como personas al interior o exterior del país, pues por medio de la RNC se conecta con medios de transporte distintos al carretero, mismos que permite e impulsan el desarrollo comercial alrededor del mundo.

Si bien el crecimiento de la RNC no depende solamente de la posesión de franja de terreno sobre el cual está proyectada la ejecución de la obra, si forma parte de los elementos primordiales para que se pueda llevar a cabo, contando actualmente con 15 corredores troncales y una longitud total de 407,459 kilómetros.

# 2. IDENTIFICACIÓN, DEFINICIÓN Y DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA O NECESIDAD

# 2.1 Definición del problema

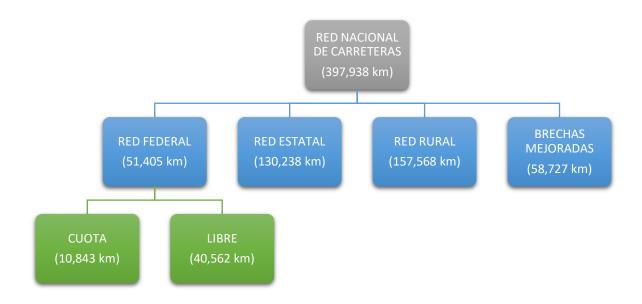
Los crecientes esfuerzos por incrementar la longitud y calidad de la infraestructura que apoye la conexión en México, acorde a los diferentes medios de transporte, así como la actividad económica y social de la población, hace frente a los retos de movilidad exigidos

<sup>&</sup>lt;sup>6</sup> Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal. Ultima reforma publicada en el D.O.F. 25/06/2018. Disponible en: http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/27 250618.pdf



por las diferentes regiones del país, misma que evidencia una saturación de la Red Nacional de Carreteras, derivado de un incremento en tránsito para la realización de actividades comerciales de intercambio de bienes y servicios, la realización de actividades turísticas y el acercamiento a servicios de salud y educativos de mayor especialización.

Al respecto la Red Nacional de Carreteras cuenta con una división por tipo de camino que permite identificar el uso al que es destinado su tránsito, así como el número de kilómetros que la componen de acuerdo a lo siguiente:



Fuente: Elaboración propia con datos de la Estadística mensual de Comunicaciones y Transportes de abril 2021.

De los 51,405 km de Carreteras Federales, 10,843 km son Carreteras Federales de Cuota, su operación está a cargo de Caminos y Puentes Federales (CAPUFE), organismo público descentralizado de la SCT, con personalidad jurídica y patrimonio propio; así como por el Fondo Nacional de Infraestructura (FONADIN) y Banco Nacional de Servicios Públicos (BANOBRAS), quienes mediante concesiones otorgadas por el Gobierno Federal por conducto de la SCT, se les ha otorga el derecho y obligación de construir, conservar, operar y mantener dichas carreteras ; el resto de la Red Federal, es decir, 40,562 km conforman las carreteras Federales libres de peaje cuya responsabilidad es exclusiva del Gobierno Federal a través de SCT, a quien le corresponde planear, programar y ejecutar



los trabajos de construcción, modernización, conservación y reconstrucción en este tipo de vías, tanto en tramos como en puentes federales libres de peaje.

De manera particular la Red Federal conforma la vía principal para transportar bienes y mercancías; conectando dos o más ciudades, puertos y aeropuertos que permiten el transporte multimodal para proveer de estos bienes a personas de diferentes puntos del país y del mundo entero; así mismo permiten la movilidad de personas que forman parte del aparato productivo de la economía.

Por otra parte, de conformidad con lo establecido en el artículo 36 fracción XXI de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, es a la SCT a quien le corresponde construir y conservar caminos y puentes federales; ante esta responsabilidad se hace evidente la necesidad de la intervención gubernamental para poder cumplir con estas funciones.

Sin embargo, para hacer posible la ejecución de los proyectos cuyo fin sea la construcción o conservación de caminos y puentes federales, se encuentra implicado un proceso previo de planeación de la obra pública el cual conlleva a la disposición de proyectos elegibles para ser incorporados en el proceso de programación- presupuestación anual, los cuales bajo diversos criterios de priorización son objeto de asignación presupuestal. La elegibilidad de los proyectos carreteros para la asignación de recursos para la ejecución de las obras que se autoricen el Presupuesto de Egresos de la Federación (PEF), está directamente vinculado al grado de integración de los elementos de obra pública, cuyo propósito es demostrar la factibilidad o certidumbre legal, técnica económica y ambiental del proyecto para que a este se le sean asignados recursos.

La integración de elementos para la obra pública está enfocada a favorecer un cumplimiento integral en tiempo y forma de disposiciones normativas de carácter general, como lo son leyes y reglamentos, así como disposiciones particulares, como lo es la normativa de SCT, asociadas a los proyectos para propiciar que no existan factores que inhiban la ejecución de las obras y en consecuencia el subejercicio de recursos o cancelación de asignaciones.

Entre los elementos de obra pública necesarios, se encuentra el Derecho de Vía, definido por la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, en su Artículo 2, fracción III. como la "Franja de terreno que se requiere para la construcción, conservación, ampliación, protección y en general para el uso adecuado de una vía general de





comunicación"<sup>7</sup>, la cual varía en dimensiones en función del diseño y particularidades de cada proyecto carretero.

De acuerdo al artículo 19 de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las mismas se estipula que, "las dependencia y entidades que realicen obras públicas y servicios relacionados con las mismas, sea por contrato o por administración directa, así como los contratistas con quienes aquellas contraten, observarán las disposiciones que en materia de asentamientos humanos, desarrollo urbano y construcción rijan en el ámbito federal, estatal y municipal.

Las dependencias y entidades, cuando sea el caso, previamente a la realización de los trabajos, deberán tramitar y obtener de las autoridades competentes los dictámenes, permisos, licencias, derechos de bancos de materiales, así como la propiedad o los derechos de propiedad incluyendo derechos de vía y expropiación de inmuebles sobre los cuales se ejecutarán las obras públicas, o en su caso los derechos otorgados por quien dispone legalmente de los mismos. En la convocatoria a la licitación se precisarán, en su caso, aquellos trámites que corresponderá realizar al contratista."

Así mismo, el artículo 22 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal prevé que "Es de utilidad pública la construcción, conservación y mantenimiento de los caminos y puentes. La SCT por si, o a petición de los interesados, efectuará la compra-venta o promoverá la expropiación de los terrenos, construcciones y bancos de material necesarios para tal fin. La compraventa o expropiación se llevarán a cabo conforme a la legislación aplicable. "

En este tenor, a la SCT le corresponde construir y conservar los caminos y puentes federales, así como efectuar la compraventa o promover la expropiación de los terrenos, construcciones y bancos de material necesarios, ante la necesidad de que los proyectos de construcción de carreteras, además de demostrar que cuentan con una rentabilidad socioeconómica para su realización, deben garantizar la viabilidad de la realización del proyecto, entre lo que se encuentra, como elemento fundamental, que el trazo por el cual se pretende construir o modernizar una carretera se encuentre liberado o con posibilidades reales de compra o expropiación.

No obstante, de manera particular el proceso de adquisición del Derecho de Vía, es un proceso que implica el cumplimiento del marco legal, normativo y jurídico que rigen los



Avenida de los Insurgentes Sur 1089, Colonia Noche Buena, C.P. 03720, Alcaldía Benito Juárez, CDMX. T: 01 (55) 5723 9300 www.gob.mx/sct

<sup>&</sup>lt;sup>7</sup> Ley de Caminos, Puentes y Auto transporte Federal consultado 15-10-2019; Disponible en: http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/27\_250618.pdf



derechos de propiedad, entiendo como derecho de propiedad aquel que tiene toda persona de usar, gozar, disfrutar y disponer de sus bienes de acuerdo a la ley; siendo el Estado el responsable de salvaguardar dicho derecho, por lo que nadie podrá ser privado, ni molestado en sus bienes sino en virtud de un juicio que cumpla con las formalidades esenciales del procedimiento<sup>8</sup>.

En caso de contar con una propiedad en la que se determine utilidad pública y observando la debida indemnización, así como la normatividad aplicable; el Estado cuenta con facultad para restringir el derecho a usar, disfrutar y disponer de la propiedad; supuesto en el que recae la construcción de carreteras.

Como parte del proceso de liberación de derecho de vía se desprende la identificación de los diferentes tipos de propiedad por los que atraviesa un determinado trazo carretero; para posteriormente determinar el procedimiento aplicable para la obtención de la tenencia de la tierra a favor del Estado.

#### Tipos de propiedad



Fuente: Elaboración propia

<sup>&</sup>lt;sup>8</sup> Derecho a la Propiedad. Disponible en: https://www.cndh.org.mx/derechos-humanos/derecho-la-propiedad





A partir de la identificación del tipo de propiedad sobre la cual se realizará una carretera se determina el tipo de procedimiento aplicable para la obtención del derecho de vía los cuales pueden ser expropiación en el caso de terrenos ejidales o comunales, o bien particulares que previo análisis se resuelva la conveniencia de este procedimiento; así como la compra venta en caso de predios de propiedad particular.

En el caso de adquisición del régimen ejidal se realiza mediante procedimientos de expropiación concertados, en términos de lo previsto en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, Ley Agraria y el Reglamento de la Ley Agraria en Materia de Ordenamiento de la Propiedad Rural; en tanto, la adquisición de la propiedad particular, se realiza de conformidad con lo previsto en el Código Civil Federal, en lo relativo al trámite de compraventa.

De acuerdo al artículo 27° de la Constitución de Política de los Estados Unidos Mexicanos, determina que "La propiedad de las tierras y aguas comprendidas dentro de los límites del territorio nacional, corresponde originariamente a la Nación, la cual ha tenido y tiene el derecho de transmitir el dominio de ellas a los particulares, constituyendo la propiedad privada.

Las expropiaciones sólo podrán hacerse por causa de utilidad pública y mediante indemnización.

La nación tendrá en todo tiempo el derecho de imponer a la propiedad privada las modalidades que dicte el interés público, así como el de regular, en beneficio social, el aprovechamiento de los elementos naturales susceptibles de apropiación, con objeto de hacer una distribución equitativa de la riqueza pública, cuidar de su conservación, lograr el desarrollo equilibrado del país y el mejoramiento de las condiciones de vida de la población rural y urbana. En consecuencia, se dictarán las medidas necesarias para ordenar los asentamientos humanos y establecer adecuadas provisiones, usos, reservas y destinos de tierras, aguas y bosques, a efecto de ejecutar obras públicas y de planear y regular la fundación, conservación, mejoramiento y crecimiento de los centros de población; para preservar y restaurar el equilibrio ecológico; para el fraccionamiento de los latifundios; para disponer, en los términos de la ley reglamentaria, la organización y explotación colectiva de los ejidos y comunidades; para el desarrollo de la pequeña propiedad rural; para el fomento de la agricultura, de la ganadería, de la silvicultura y de las demás actividades económicas en el medio rural, y para evitar la destrucción de los elementos naturales y los daños que la propiedad pueda sufrir en perjuicio de la sociedad."



En contexto a lo anterior, la adquisición del espacio físico para el desarrollo del proyecto de construcción y/o modernización puede llevarse a cabo mediante compraventa o expropiación, sin embargo, los contratos de estas operaciones requieren que las partes estén de acuerdo en el pago correspondiente por los derechos de las propiedades.

En la Ley Agraria, específicamente en el Artículo 94°, señala para el caso de las expropiaciones, que el monto de la indemnización será determinado por la Comisión de Avalúos de Bienes Nacionales, atendiendo al valor comercial de los bienes expropiados; en cuanto a la propiedad privada esta puede adquirirse mediante compra directa o expropiación. En todos los casos, el monto queda determinado mediante avalúo que deberá atender al valor comercial de los bienes.

Sin embargo, uno de los principales conflictos derivados de la compraventa o la expropiación se dan por la determinación de los valores de compra o indemnización, que generalmente no satisfacen las expectativas de los afectados, propietarios de terrenos, construcciones y bienes distintos a la tierra, lo que en algunos casos lleva a juicios contenciosos para la obtención del derecho de vía.

Si bien en una primera etapa por obtener el derecho de vía se lleva a cabo la concertación entre SCT y los afectados, en donde se busca en el mejor de los términos, que los terrenos requeridos para realizar las obras correspondientes a carreteras y puentes federales a cargo de la SCT, se pongan en disposición de las unidades ejecutoras y se cumpla con las disposiciones legales aplicables, garantizando la propiedad de los terrenos a favor del gobierno federal, y a los afectados por la ubicación de sus predios el pago expedito y oportuno a que tienen derecho en términos de ley, no obstante, este procedimiento no siempre concluye satisfactoriamente con la obtención del del Título de propiedad a favor del Gobierno Federal y su respectiva inscripción ante el Registro Público de la Propiedad Federal.

De esta manera la necesidad de acuerdo a la MML que se pretende atender será la de:

Proyectos de construcción y/o modernización de carreteras federales requieren cumplir con las condiciones legales que brinden certeza jurídica sobre la tenencia de la tierra respecto al derecho de vía.

Legalmente, aun cuando el gobierno federal se vale de instrumentos jurídicos como lo son los convenios de ocupación previa de terrenos ejidales o comunales y los contratos de promesa de compra- venta, para poder dar inicio con los proyectos, hasta en tanto se concluyan con los procedimientos requeridos, a lo largo del procedimiento pueden influ



diferentes factores que hacen que no se obtenga el Título de propiedad a favor del Gobierno Federal, de tal manera que estos proyectos que ya están siendo ejecutados o incluso concluidos, necesitan cumplir con las condiciones legales que brinden certeza jurídica sobre la tenencia de la tierra, para así acreditar la posesión del terreno a favor del Gobierno Federal.

Los problemas que se hacen presentes en la liberación del derecho de vía representan un riesgo para los proyectos carreteros, pues él no acreditar la posesión de la tierra a favor del Gobierno Federal, pueden provocar un cambio de trazo que implica retrasos y costos adicionales o hasta una cancelación que representaría costos hundidos para el país.

Varios de los factores que influyen en la obtención del Derecho de Vía se dan por la complejidad del proceso de la liberación de derecho de vía, en donde se contemplan diferentes conceptos como son: pagos de avalúos y tabuladores del INDAABIN, pago de notarios e impuestos, bienes distintos a la tierra (construcciones, cosechas, árboles frutales, pozos, cercas, bardas etc.), obras inducidas (movimiento de torres de alta tensión de CFE, de tuberías de PEMEX, de CNA, etc.) e INAH (zonas arqueológicas que se localicen durante el proceso de construcción y/o modernización de carreteras). Aunado que intervienen diferentes instancias entre las que se encuentra la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU), Municipios, Comisariados Ejidales, etc., lo que prologa el proceso de liberación del Derecho de Vía y por tanto no se obtenga en tiempo y forma el Título de propiedad, por lo que el proceso debe ser supervisado a medida que se le dé la debida continuidad.

En suma, el proceso de liberación del derecho de vía en México se enfrenta con trámites y permisos impuestos por diversas instancias, sin que su cumplimiento sea garante de su obtención, por lo que la SCT requiere contar con un adecuado conocimiento de los procesos para su obtención en función del predio o terreno por adquirir o expropiar; por ello la supervisión durante el proceso de liberación del Derecho de Vía es un medio del cual se ha valido la SCT para que se identifiquen de manera oportuna los factores que puedan interrumpir el procedimiento.

De manera específica y de conformidad con lo establecido en el artículo 17 fracciones V y VI del Reglamento Interior de la SCT es la Dirección General de Carreteras la encargada de coordinar las acciones de carácter tendentes a la liberación del derecho de vía en carreteras y puentes federales, con la participación de los Centros SCT y, en su caso, de las autoridades competentes de las Entidades Federativas, asimismo como de coadyuvar con



los Centros SCT y las autoridades competentes de las entidades federativas para que los tramites relativos a la adquisición, ocupación y regularización del derecho de vía se lleven a cabo de acuerdo con las disposiciones aplicables<sup>9</sup>.

Para la atención de esta necesidad la intervención gubernamental juega un papel de suma importancia al establecer las acciones necesarias para poder llevar en tiempo y forma las gestiones para liberar los predios y acreditar su posesión, sin embargo, siendo el gobierno quien gestiona la liberación del Derecho de Vía, se enfrenta a diversas restricciones en la compra-venta de terrenos o la expropiación.

Teóricamente el neoinstitucionalismo económico, corriente del pensamiento que retoma y modifica las bases de la economía política institucional, propone un análisis de los mecanismos del Estado y sus ineficacias, fundamentando principios de gobierno para que las organizaciones del sector público formulen e implementen las directrices, políticas y prescripciones<sup>10</sup>.

La necesidad identificada además de requerir atención requiere periodos de revisión y en su caso replanteamiento, que permitan verificar el estado de su atención así como su existencia, por lo que se propone estimar una periodicidad de revisión sexenal que permita verificar si existen cambios o modificaciones para su atención, atendiendo a los cambios de normatividad, sociales y económicos; así como la contribución por medio de la atención de la problemática con los objetivos que se plantea el Gobierno Federal en curso.

# 2.2 Estado actual del problema

El desarrollo de la infraestructura carretera en México se ha visto severamente impactada por el crecimiento de las necesidades de movilidad por vía terrestre, lo que implica la realización de serios esfuerzos por parte del gobierno para la ampliación o modernización de carreteras; de manera particular, las carreteras federales constituyen la vía principal de tránsito que permiten la interconexión multimodal compuesta por 10,614 Km de cuota concesionados para su construcción, operación y mantenimiento; así como 40,583 km de carreteras libres de peaje construidas operadas y conservadas por el Gobierno Federal, mismas que integran los 15 corredores troncales del país.

<sup>&</sup>lt;sup>10</sup> Vargas Hernández, José Guadalupe; Perspectivas del Institucionalismo y Neoinstitucionalismo. Disponible en: https://www.uv.mx/iiesca/files/2012/12/perspectivas2008-1.pdf



<sup>&</sup>lt;sup>9</sup> Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, consultado 15-10-2019. Disponible: http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/regla/n161.pdf





Fuente: Estadística mensual de Comunicaciones y Transportes de octubre 2019.

En suma, los Centros SCT, quienes representan a la Secretaría en cada uno de los Estados que integran la federación, en coordinación con la Dirección General de Carreteras son los encargados de la formulación de nuevos proyectos para la ampliación y modernización de la red federal libre de peaje, mismos que para su aprobación pasan por un procedimiento de evaluación y registro ante la Secretaría de Hacienda y Crédito Público.

Para el año 2021 La Dirección General de Carreteras, contemplaba la ejecución de 234 proyectos carreteros, a lo largo del país.

No.	Proyecto	Estado
1	Modernización y ampliación de la carretera Ojuelos-	
_	Aguascalientes Tramo del Km 57+200 al Km 71+400	AGUASCALIENTES
	Modernización Carretera Aguascalientes - Villa Hidalgo	
2	(Fed. 71), tramo E.C. Salto de los Salado – límite del Estado,	
	(sección tipo A2) km. 9+000 a km. 29+600	AGUASCALIENTES
3	Modernización de Entronque Carretera 45 (Ags-Zac) con	
3	acceso a la Guayana PIVA	AGUASCALIENTES
4	Libramiento Rincón de Romos	AGUASCALIENTES
5	Ensenada-Lázaro Cárdenas, Tramo: Maneadero - Punta	
)	Colonet.	BAJA CALIFORNIA
6	San Felipe - Puertecitos (Tr. Poblado Ejido Delicias - Campo	
6	los Olivos)	BAJA CALIFORNIA

No.	Proyecto	:	stado
7	Puente Vehicular del Cruce Fronterizo Mexicali-Rio Nuevo		LIFORNIA
	Ensenada - El Chinero (Tr. Ensenada - Ojos Negros del km		
8	0+000 al km 12+000)	BAJA CA	LIFORNIA
9	Chapultepec - Maneadero Tr. Del km 11+000 al km 27+000	BAJA CA	LIFORNIA
10	Modernización San Felipe - Puertecitos	BAJA CA	LIFORNIA
11	Modernización de la carretera federal MEX-001 Ensenada -		
11	Lázaro Cárdenas, tramo: Punta Colonet - Lázaro Cárdenas	BAJA CA	LIFORNIA
12		BAJA	CALIFORNIA
12	Ampliación Puerto Escondido-Loreto	SUR	
13	La Paz-Ciudad Insurgentes, Tramo: km. 15+000 al Km.	BAJA	CALIFORNIA
	209+000	SUR	
14		BAJA	CALIFORNIA
	Carretera La Purísima-San Ignacio.	SUR	
15	Ampliación La Paz-Pichilingue Tramo: Del km 9+000 al		CALIFORNIA
	17+000	SUR	
16	Libramiento de Champotón	CAMPE	
17	Libramiento de Atasta.	CAMPE	_
18	Libramiento de Escárcega	CAMPE	
19	Entronque Siglo XXI	CAMPE	
20	Entronque Siglo XXIII	CAMPE	
21	Entronque Benito Juárez	CAMPE	CHE
22	AMPLIACIÓN DE LA CARRETERA ZACATECAS - SALTILLO DEL	COALILI	
	KM. 333+000 AL KM. 343+500	COAHU	ILA
23	AMPLIACION DE LA CARRTEREA MONCLOVA - SABINAS CUERPO "B" DEL KM. 30+190 AL KM. 103+698	COALILI	Π.Δ
24	SAN BUENAVENTURA-ESTACIÓN HERMANAS	COAHU	
24	Entronque la Cuchilla, de la carretera: Saltillo - Torreón, Km.	COAHO	ILA
25	203+300	COAHU	ΙΙΔ
	MODERNIZACIÓN DE LA CARRETERA FEDERAL N 57	20/11/0	
26	MONCLOVA PIEDRAS NEGRAS.	COAHU	IIA
	Modernización del Libramiento Manzanillo - El Naranjo. Ent.	00/0	
27	Mirador ¿Ent. Chandiablo del km 91+500 al km		
	105+000	COLIMA	
-	PIV Acceso los Asmoles Autopista Colima – Tecomán Km		
28	12+079.48	COLIMA	<u>l</u>
29	Entronque Madrid km 34+200, Autopista Colima - Tecomán	COLIMA	1

No.	Proyecto	Estado
30	Entronque a la 20/a Zona Militar	COLIMA
31	Libramiento Sur de Tuxtla Gutiérrez	CHIAPAS
32	Modernización Autopista a la Frontera desde Comitán	
32	(Primera Etapa)	CHIAPAS
33	Rizo de Oro-La Concordia 2 puentes.	CHIAPAS
34	Palenque-Catazajá,	CHIAPAS
35	Rancho Nuevo - Comitán, Tramo: km 96+000 al km	
	125+000, incluye el Libramiento de Teopisca.	CHIAPAS
36	Tuxtla Gutiérrez - Tapanatepec, tramo autopista Las	
	Choapas - Ocozocoautla Arriaga.	CHIAPAS
37	Modernización de la carretera Palenque - San Cristóbal de	
	Las Casas.	CHIAPAS
38	Entronque Tierra y Libertad	CHIAPAS
39	Libramiento de Villacomaltitlan	CHIAPAS
40	Nuevo Casas Grandes - Puerto Palomas	CHIHUAHUA
41	Carretera San Fernando - Hércules, Tramo: San Fernando -	
	San Francisco, Mpio. Camargo	CHIHUAHUA
42	Carretera: Janos Lim. Edos.Chih./Sonora Tramo: Del km	
	0+000 al km 78+000	CHIHUAHUA
43	Chihuahua - parral Vía Corta del km 48+500 al km 92+000	CHIHUAHUA
44	Chihuahua - Parral Via Corta; T. Est. Palomas - San	
	Francisco de Satevó	CHIHUAHUA
45	Libramiento Sur de Ciudad Cuauhtémoc	CHIHUAHUA
46	Ramal a Santa Teresa, Subtramo San Jerónimo - Santa	
	Teresa del km 0+000 al 19+000	CHIHUAHUA
47	Modernización de la Carretera palomas - Parral, del km	
40	92+000 al km 180+000	CHIHUAHUA
48	La Curva San Pedro	CHIHUAHUA
49	Carretera Durango-Gómez Palacio Tramo: Cuencamé-	DUBANCO
	Gómez Palacio del Km. 218+000 al Km. 233+000	DURANGO
50	DURANGO-PARRAL, tramo: T. San Juan del Río-Matamoros	DURANGO
F4	Carretera Durango- Hidalgo del Parral, Durango-Líim.	
51	Edos. Tramo: Guadalupe Aguilera-Ent. San Juan del Río del	DUBANCO
	Km 55+250 al Km. 105+871	DURANGO
52	Guadalupe Aguilera-Tepehuanes, tramo: km 13+260 al km 97+000	DURANGO
	3/1000	DURANGO

No	Drayacta	Estado
No.	Proyecto	Estado
53	Modernización de la Carretera Federal MEX-040 Gómez	DUDANCO
	Palacio-Tlahualillo, tramo: Gregorio García-El Lucero	DURANGO
54	Construcción del Entronque "El Mezquital km 8+420"	DURANGO
55	Modernización de la Carretera Dolores Hidalgo-San Luis de	
	la Paz.	GUANAJUATO
56	Modernización Doctor Mora-Carr. Fed. 57	GUANAJUATO
57	Carretera San Diego de la Unión-San Felipe.	GUANAJUATO
58	Modernización de Acámbaro - Salvatierra	GUANAJUATO
59	Vía Rápida Bicentenario en León	GUANAJUATO
60	PUENTE VEHICULAR SOBRE LA CARRETERA FEDERAL 45- D	
	EN EL ACCESO AL INFORUM EN EL MUNICIPIO DE IRAPUATO	GUANAJUATO
61	Entronque a Desnivel en la Carretera Federal No. 45 en el	
01	Km. 164+260	GUANAJUATO
62	PIV Marroquín en Apaseo el Alto, Guanajuato.	GUANAJUATO
63	PSV sobre la carretera federal 90 Irapuato - La Piedad libre,	
03	en la comunidad de La Soledad	GUANAJUATO
64	PIV San Antonio Calichar sobre la Carretera Federal 45	GUANAJUATO
65	Acapulco - Zihuatanejo	GUERRERO
66	Acapulco - Huatulco, tramo: Cayaco - San Marcos	GUERRERO
67	Iguala - Teloloapan - Arcelia	GUERRERO
68	Ciudad Sahagún-Calpulalpan	HIDALGO
69	Portezuelo - Palmillas	HIDALGO
70	Atotonilco-Zacualtipán. Tramo: Atotonilco-Cerro Colorado.	HIDALGO
71	Modernización de la Carretera Tizayuca-Pachuca	HIDALGO
72	Portezuelo-Ciudad Valles, tramo: Portezuelo-Tasquillo.	HIDALGO
73	Construcción de la Carretera Real del Monte - Ent. Huasca	HIDALGO
74	Entronque Autopista Arco Norte - Cd. Sahagún	HIDALGO
75	Pachuca - Huejutla, tramo: Cerro Colorado - Zacualtipán	HIDALGO
7.6	Carretera: Santa Rosa - La Barca Santa Rosa - Ocotlán – La	
76	Barca	JALISCO
77	El Tuito - Melaque	JALISCO
	Boulevard de la Carretera Federal No. 23 Guadalajara -	
78	Zacatecas Tramo 0+000 entronque Tesistán al 15+000.	JALISCO
	Acatlán-Ciudad Guzmán Tramo: Acatlán - Crucero a	
79	Tapalpa	JALISCO
80	Carretera 15 Jiquilpan - Guadalajara, Tramo: Tizapán El Alto	JALISCO
		<u> </u>

No.	Proyecto	Estado
	- Jocotepec.	
81	Villa Purificación - Autlán de Navarro	JALISCO
	Prolongación Av. Federación, Puente Federación sobre Río	
82	Ameca.	JALISCO
83	Guadalajara Barra de Navidad Tramo: Crucero Sta. María	
83	Tecolotlán	JALISCO
84	Atotonilco El Alto-Zapotlanejo	JALISCO
85	Construcción de carriles laterales de la Autopista	
85	Zapotlanejo-Guadalajara, del km 11+000 al km 21+000	JALISCO
86	Modernización de la carretera Guadalajara Tepic: del km	
	9+500 al Km 18+900	JALISCO
87	Modernización de la carretera Jiquilpan-Guadalajara, del km	
	119+000 al km 136+500	JALISCO
88	Av. Nopaltepec (Viaducto Poniente Bicentenario)	MÉXICO
89	Villa Victoria-San José Del Rincón-El Oro.	MÉXICO
90	Modernización del tramo: Dos Ríos-E.C. Autopista La	,
	Venta-Chamapa	MÉXICO
91	GLORIETA MONUMENTO DE NEZAHUALCOYOTL	MÉXICO
92	PASO SUPERIOR VEHICULAR KM. 14+200 MUNICIPIO DE	,
	TEXCOCO	MÉXICO
93	PSV LOS REYES-TEXCOCO 3+500	MÉXICO
94	CARRETERA TOLUCA-AXIXINTLA DEL KM. 25+000.00 AL KM.	
	35+500.00	MÉXICO
95	Construcción de la Segunda Etapa de la Carretera	
	Zumpahuacán Tonatico.	MÉXICO
96	Paseo Zumpango Bicentenario Tramos: Cuautitlán-Ent.	NAÉVICO.
0.7	Bicentenario y Las Plazas-Ent. Autopista México-Pachuca.	MÉXICO
97	PSV EL LLANITO	MÉXICO
98	Modernización de la Carretera Federal Toluca-Ciudad Altamirano.	MÉXICO
00	PSV XONACATLÁN	MÉXICO
99		IVIENICO
100	Carretera Federal Zihuatanejo – La Mira, Tramo La Orilla – La Mira.	MICHOACÁN
101	Ramal a Pátzcuaro	MICHOACÁN
101	Ramal Mil Cumbres	MICHOACÁN
		MICHOACÁN
103	Construcción del entronque Baltazar Echave.	IVIICHUACAN

No.	Proyecto	Estado
101	Entronque de Cruce de Av. Acueducto y Periférico Oriente	
104	en la salida a Mil Cumbres	MICHOACÁN
105	Modernización del Libramiento Ignacio Zaragoza, ubicado	
105	en el municipio de Pátzcuaro, Michoacán	MICHOACÁN
106	Modernización del Acceso a Vista Hermosa, ubicado en el	
106	municipio de Vista Hermosa, Michoacán.	MICHOACÁN
107	PSV Martires de la Plaza	MICHOACÁN
108	Distribuidor Pátzcuaro	MICHOACÁN
109	Distribuidor salida Salamanca	MICHOACÁN
110	Modernización de Ent. San José – Cuitzillo.	MICHOACÁN
	Ampliación y Modernización de 7 km. a cuatro carriles de la	
111	Carretera Cuautla – Izúcar del km. 97+500 al km.	
	104+500	MORELOS
112	Modernización a cuatro carriles de la carretera Alpuyeca –	
112	Michapa limites Edos. Mor/Gro.	MORELOS
113	Construcción de entronque a desnivel ubicados en los Km.	
113	61+050 carretera Chalco (Ent. Yecapixtla)	MORELOS
114	Construcción de entronque a desnivel ubicados en la	
114	carretera Chalco - Cuautla (Ent. Atlatlahucan)	MORELOS
115	Las Varas - San Blas	NAYARIT
116	Modernización de Av. Gonzalitos en el cruce con la Av.	
110	Pablo González Garza (Fleteros)	NUEVO LEÓN
117	Construcción del distribuidor vial Av. Lázaro Cárdenas - Av.	
	Eugenio Garza Sada	NUEVO LEÓN
	Viaducto de conexión Av. Lázaro Cárdenas - Av. Gómez	
118	Morín - Av. Morones Prieto para la comunicación de la	,
	carretera nacional con la carretera a Saltillo	NUEVO LEÓN
119	Nodo Vial Sendero y Laredo Distribuidor Sendero- Barragán	NUEVO LEÓN
120	Movilidad sustentable Centro de Monterrey - Valle Oriente	_
	San Pedro	NUEVO LEÓN
121	Acayucan - Ent. La Ventosa	OAXACA
122	Oaxaca-Puerto Escondido-Huatulco	OAXACA
123	Puebla-Atlixco, Tr: Periférico Ecológico-Atlixco	PUEBLA
124	Construcción de PSV en el Km 26+500 en la carretera	
	Puebla-Atlixco, en la Entrada al municipio de Atlixco	PUEBLA
125	Construcción PSV "Km 4+710", de la Carretera Tepeaca -	PUEBLA

No.	Proyecto	Estado
	Zacatepec, Tramo Tepeaca - Autopista Puebla-Córdoba	
	Ampliación de la carretera Federal 69 Jalpan- Rio Verde;	
126	Tramo Jalpan de Serra - El Trapiche del km 0+000 al km	
	15+000	QUERÉTARO
	Ampliación de la Carretera Federal MEX 120, San Juan del	
127	Río - Xilitla; Tramo Jalpan de Serra - Landa de Matamoros.	
	Del km 180+000 al km 208+000	QUERÉTARO
128	Modernización de Entronque Atlacomulco de la carretera	
120	Mex 55"	QUERÉTARO
129	Modernización de Entronque Pachuca - Autopista	
123	Palmillas - Querétaro	QUERÉTARO
	Ampliación de Autopista México - Querétaro, Tramo	
130	Palmillas - Querétaro, Subtramo del km 159+00 al km	
	16+520 Vialidades de acceso "Calles Laterales"	QUERÉTARO
131	Libramiento Tequisquiapan	QUERÉTARO
132	Libramiento Jalpan	QUERÉTARO
133	Ampliación de Carretera Federal 120 San Juan del Río -	
133	Xilitla; Tramo El Palmar al Entronque Higuerillas.	QUERÉTARO
134	Modernización del Entronque de la Carretera Mex 120 y	
154	Carretera Mex 57	QUERÉTARO
135	Modernización del Entronque Chichimequillas Mex	
133	Querétaro 57 y Carretera Estatal 500.	QUERÉTARO
	Ampliación y modernización de carretera estatal 200	
136	Querétaro - Tequisquiapan; Tramo Galeras -	
	Tequisquiapan.	QUERÉTARO
137	Ampliación de carretera federal 45 Querétaro - Celaya.	QUERÉTARO
138	Construcción de Entronque La Purísima km 34+000 en	
130	Carretera Federal 57 Querétaro - San Luís Potosí.	QUERÉTARO
139	Ampliación de la Carretera Federal 120 Tramo; San Gil -	
133	Amealco	QUERÉTARO
140	Construcción del PSV Corregidora Km. 20+000 de la	
140	Carretera Mex 020	QUERÉTARO
141	5 distribuidores Viales en la Av. López Portillo	QUINTAN ROO
142	Chetumal - Lázaro Cárdenas. Tr. Entronque a desnivel	
174	Lázaro Cárdenas	QUINTAN ROO
143	Ampliación y modernización de la carretera actual de 7.0 a	QUINTAN ROO

No.	Proyecto	Estado
	12.00 de la vía Mérida – Puerto Juárez (Cancún) de la	
	Carretera Federal 180, Tramo Del Km. 230+400 Al Km.	
	302+000	
144	Paso Superior Vehicular Arco Norte I	
144	Km. 287+600 Carretera Reforma Agraria - Puerto Juárez	QUINTAN ROO
145	Paso Superior Vehicular Mundo Hábitat	
143	Km. 292+870 Carretera Reforma Agraria - Puerto Juárez	QUINTAN ROO
	Valladolid - Felipe Carrillo Puerto, tramo Lim. Edos.	
146	Yuc/Qroo - Felipe Carrillo Puerto, del km. 46+000 al km.	
	147+000	QUINTAN ROO
147	Muna - Felipe Carrillo Puerto, tramo Polyuc - Felipe Carrillo	
	Puerto, tramo: km. 161+000 al km. 217+000	QUINTAN ROO
148	Carretera Federal Escárcega – Chetumal, tramo entronque	
	Escarcega-Ucum, tramo: km. 246+000 al km. 253+000	QUINTAN ROO
149	Entronque Aeropuerto Cancún	QUINTAN ROO
150	Reforma Agraria - Puerto Juárez, tramo Bacalar - Tulúm,	
	subtramo del km 20+000 al km 227+000	QUINTAN ROO
151	Ciudad Valles - Tampico Tramo: Ent. Lib. Tamuín - Ent.	,
	Panuco.	SAN LUIS POTOSÍ
152	Boulevard San Luis -Carr. 57 (San Luis Potosí- Querétaro	SAN LUIS POTOSÍ
153	Modernización de la carretera Federal Mex-085 Portezuelo-	,
	Cd. Valles	SAN LUIS POTOSÍ
154	Modernización de la Carr. Fed. Mex-62 Carbonera-T.C. (Ent.	,
	Morelos-Saltillo), Tramo; 0+000 al 30+000	SAN LUIS POTOSÍ
155	PSV. Enrique Estrada	SAN LUIS POTOSÍ
156	Libramiento de Escuinapa	SINALOA
157	Circuito Exterior de Culiacán Tramo: Ent. Autopista Benito	
	Juárez - Ent. Carr. Fed. MEX-015	SINALOA
158	PSV Entronque Estación Naranjo	SINALOA
159	PSV Entronque San José de la Brecha	SINALOA
160	PIV Entronque Compuertas	SINALOA
161	PSV Entronque Palos Blancos	SINALOA
162	PSV Entronque El Burrión	SINALOA
163	Modernización de la carretera Culiacán-Los Mochis, tramo	
103	Pericos-Guamúchil del Km. 44+000 al 100+500	SINALOA
164	Entronque Libramiento de Mazatlán-El Quelite	SINALOA



No.	Proyecto	Estado
165	PSV Entronque El Diez	SINALOA
166	PSV Entronque El Quemadito	SINALOA
167	Modernización de la carretera Culiacán-Los Mochis, tramo	
167	Guamúchil-Las Brisas del Km. 107+600 al 120+000	SINALOA
	Modernización de la carretera Mazatlán-Culiacán del km.	
168	174+490 al 180+000 y construcción de cuerpo derecho y	
	camellón central del km. 180+000 al 192+380	SINALOA
169	PSV Entronque Villa Juárez	SINALOA
170	Modernización y ampliación carretera MEX 002, Tramo	
170	Cananea - Agua Prieta	SONORA
171	Carretera MEX-002 Ímuris-Agua Prieta, Tramo: Ímuris-	
1/1	Cananea	SONORA
172	Modernización de la Carretera Federal MEX 002 Janos -	
	Agua Prieta, del km 78+000 al km 160+000	SONORA
173	Libramiento Oriente Nogales	SONORA
174	Construcción y Ampliación de la Carretera Estación	
	Chontalpa-Entronque Autopista Las Choapas - Ocozocoautla	TABASCO
175	Coatzacoalcos-Villahermosa, Tr: Entr. Reforma-	
	Villahermosa	TABASCO
176	VILLAHERMOSA - TEAPA, Tr. Villahermosa-Teapa	
	Distribuidor Guayabal km 2+500	TABASCO
177	Cárdenas-Huimanguillo; carretera:Malpaso-El Bellote	TABASCO
178	Estación Chontalpa - Huimanguillo, Tr. Carretera Malpaso -	
	El Bellote	TABASCO
179	Entronque Ciudad Esmeralda (Primera Etapa)	TABASCO
180	Modernización y Ampliación de la carretera Villahermosa -	
	Teapa del km 21+000 al km 61+550	TABASCO
181	Libramiento Estación Chontalpa	TABASCO
182	Libramiento Cárdenas	TABASCO
183	Macultepec - Frontera	TABASCO
184	Libramiento Arco Sur	TABASCO
185	Libramiento Paraíso	TABASCO
186	Cd. Victoria - Lím. Edos. N.L.	TAMAULIPAS
187	LIBRAMIENTO MEX II	TAMAULIPAS
188	Manuel-Aldama-Soto La Marina-Rayones	TAMAULIPAS
189	Los Reyes - Zacatepec, tramo: Cuapiaxtla - Zacatepec	TLAXCALA

No.	Proyecto	Estado
	Modernización de la Carretera: San Martin Texmelucan -	
100	Ocotoxco, tramo: El Molinito – Ocotoxco, del km 31+300 al	
190	km 35+000 y del km 111+800 al 115+000 del tramo	
	carretero: Los Reyes, MexZacatepec, Pue.	TLAXCALA
191	Los Reyes - Zacatepec, Tramo: Calpulalpan - Sanctorum	TLAXCALA
192	Construcción del Distribuidor Vial: San Pablo del Monte,	
192	ubicado en el km 3+000	TLAXCALA
193	Construcción del Libramiento Calpulalpan, del km 0+000 al	
155	km 230+000 km más 4 Entronques	TLAXCALA
194	Construcción de PSV La Magdalena Tlaltelulco	TLAXCALA
	Construcción de PSV Tenancingo, ubicado sobre la	
195	carretera: Puebla – Santa Ana Chiautempan - El Molinito,	
	km 8+720	TLAXCALA
196	Construcción de PSV Panzacola, ubicado sobre la carretera:	
130	Puebla – Santa Ana Chiautempan - El Molinito, km 13+160.	TLAXCALA
197	Construcción de PIV "El Carmen Xalpatlahuaya", km	
137	16+000, y Paso Ganadero km 16+400	TLAXCALA
198	Construcción de los Entronques "Boulevard Gasoducto" km	
130	9+000 y "Tepehitec - Cuauhtelulpan".	TLAXCALA
199	Construcción de Entronque a desnivel Mena y cruce	
	F.F.C.C. con dos estructuras km 9+700,	TLAXCALA
200	Construcción de Puente Inferior Peatonal con rampas "San	
	Diego Xalpatlahuaya", km 17+580.	TLAXCALA
201	Construcción de Entronque a desnivel "Parque Industrial CIX	
	II"	TLAXCALA
202	Modernización de la carretera: Apizaco - Tlaxco para alojar	
	una sección a 4 carriles, con longitud de 17 km.	TLAXCALA
	Distribuidor: Calpulalpan - Apan y Modernización a cuatro	
203	carriles en 4.7 km, hasta entroncar con la autopista Arco	
	Norte.	TLAXCALA
204	Construcción de Entronque la Trinidad Tenexyecac, sobre la	
	autopista Tlaxcala – San Martín Texmelucan	TLAXCALA
205	Libramiento Metropolitano	TLAXCALA
206	Acceso al Puerto de Veracruz	VERACRUZ
207	Modernización de la carretera federal MEX 180.Tramos San	
	Andrés Tuxtla Catemaco y Cosoleacaque Jáltipan Acayucan.	VERACRUZ

Primera Etapa  208 Entronque Allende-Entronque Nuevo Teapa VERACRUZ  209 Ozuluama-Tampico VERACRUZ  210 Cd. Valles-Tampico, Tramo: Ent. Lib. Tamuín-Ent. Pánuco. VERACRUZ  211 Veracruz - Poza Rica Tramo: La Mancha - Laguna Verde VERACRUZ  212 Carretera Federal La Tinaja - Sayula, Tramo: La Tinaja-Tuxtepec VERACRUZ  213 Modernización de la carretera Valladolid Rio Lagartos, Tr: Tizimín Río Lagartos YUCATÁN  214 MÉRIDA - CELESTÚN TRAMO: MÉRIDA - TETÍZ YUCATÁN  215 MÉRIDA - CELESTÚN TRAMO: KINCHIL - CELESTÚN YUCATÁN  216 HUNUCMÁ YUCATÁN  217 REHABILITACIÓN DEL PAVIMENTO DEL PERIFÉRICO DE MÉRIDA.  218 OISTRIBUIDOR VIAL AVENIDA 70 km 2+000 MERIDA - CELESTUM  ENTRONQUE A DESNIVEL CONKAL KM 4+000 MERIDA  TIZIMIN YUCATÁN
209 Ozuluama-Tampico VERACRUZ 210 Cd. Valles-Tampico, Tramo: Ent. Lib. Tamuín-Ent. Pánuco. VERACRUZ 211 Veracruz - Poza Rica Tramo: La Mancha - Laguna Verde VERACRUZ 212 Carretera Federal La Tinaja - Sayula, Tramo: La Tinaja- Tuxtepec VERACRUZ 213 Modernización de la carretera Valladolid Rio Lagartos, Tr: Tizimín Río Lagartos YUCATÁN 214 MÉRIDA - CELESTÚN TRAMO: MÉRIDA - TETÍZ YUCATÁN 215 MÉRIDA - CELESTÚN TRAMO: KINCHIL - CELESTÚN YUCATÁN 216 RAMAL TETIZ - SISAL INCLUYENDO LIBRAMIENTO HUNUCMÁ YUCATÁN 217 REHABILITACIÓN DEL PAVIMENTO DEL PERIFÉRICO DE MÉRIDA. YUCATÁN 218 DISTRIBUIDOR VIAL AVENIDA 70 km 2+000 MERIDA - CELESTUM YUCATÁN 219
210 Cd. Valles-Tampico, Tramo: Ent. Lib. Tamuín-Ent. Pánuco. VERACRUZ 211 Veracruz - Poza Rica Tramo: La Mancha - Laguna Verde VERACRUZ 212 Carretera Federal La Tinaja - Sayula, Tramo: La Tinaja- Tuxtepec VERACRUZ 213 Modernización de la carretera Valladolid Rio Lagartos, Tr: Tizimín Río Lagartos YUCATÁN 214 MÉRIDA - CELESTÚN TRAMO: MÉRIDA - TETÍZ YUCATÁN 215 MÉRIDA - CELESTÚN TRAMO: KINCHIL - CELESTÚN YUCATÁN 216 RAMAL TETIZ - SISAL INCLUYENDO LIBRAMIENTO HUNUCMÁ YUCATÁN 217 REHABILITACIÓN DEL PAVIMENTO DEL PERIFÉRICO DE MÉRIDA. YUCATÁN 218 DISTRIBUIDOR VIAL AVENIDA 70 km 2+000 MERIDA - CELESTUM 219 ENTRONQUE A DESNIVEL CONKAL KM 4+000 MERIDA
211 Veracruz - Poza Rica Tramo: La Mancha - Laguna Verde  Carretera Federal La Tinaja - Sayula, Tramo: La Tinaja- Tuxtepec  Modernización de la carretera Valladolid Rio Lagartos, Tr: Tizimín Río Lagartos  YUCATÁN  214 MÉRIDA - CELESTÚN TRAMO: MÉRIDA - TETÍZ  MÉRIDA - CELESTÚN TRAMO: KINCHIL - CELESTÚN  PRAMAL TETIZ - SISAL INCLUYENDO LIBRAMIENTO HUNUCMÁ  216 REHABILITACIÓN DEL PAVIMENTO DEL PERIFÉRICO DE MÉRIDA.  PREHABILITACIÓN DEL PAVIMENTO DEL PERIFÉRICO DE MÉRIDA.  218 DISTRIBUIDOR VIAL AVENIDA 70 km 2+000 MERIDA - CELESTUM  ENTRONQUE A DESNIVEL CONKAL KM 4+000 MERIDA
Carretera Federal La Tinaja - Sayula, Tramo: La Tinaja- Tuxtepec  Modernización de la carretera Valladolid Rio Lagartos, Tr: Tizimín Río Lagartos  YUCATÁN  14 MÉRIDA - CELESTÚN TRAMO: MÉRIDA - TETÍZ  MÉRIDA - CELESTÚN TRAMO: KINCHIL - CELESTÚN  RAMAL TETIZ - SISAL INCLUYENDO LIBRAMIENTO HUNUCMÁ  PUCATÁN  17 REHABILITACIÓN DEL PAVIMENTO DEL PERIFÉRICO DE MÉRIDA.  MÉRIDA.  DISTRIBUIDOR VIAL AVENIDA 70 km 2+000 MERIDA - CELESTUM  ENTRONQUE A DESNIVEL CONKAL KM 4+000 MERIDA
Tuxtepec  213  Modernización de la carretera Valladolid Rio Lagartos, Tr: Tizimín Río Lagartos  214  MÉRIDA - CELESTÚN TRAMO: MÉRIDA - TETÍZ  YUCATÁN  215  MÉRIDA - CELESTÚN TRAMO: KINCHIL - CELESTÚN  YUCATÁN  216  RAMAL TETIZ - SISAL INCLUYENDO LIBRAMIENTO HUNUCMÁ  217  REHABILITACIÓN DEL PAVIMENTO DEL PERIFÉRICO DE MÉRIDA.  YUCATÁN  218  DISTRIBUIDOR VIAL AVENIDA 70 km 2+000 MERIDA - CELESTUM  YUCATÁN  YUCATÁN  YUCATÁN
Tuxtepec VERACRUZ  213 Modernización de la carretera Valladolid Rio Lagartos, Tr: Tizimín Río Lagartos YUCATÁN  214 MÉRIDA - CELESTÚN TRAMO: MÉRIDA - TETÍZ YUCATÁN  215 MÉRIDA - CELESTÚN TRAMO: KINCHIL - CELESTÚN YUCATÁN  216 RAMAL TETIZ - SISAL INCLUYENDO LIBRAMIENTO HUNUCMÁ YUCATÁN  217 REHABILITACIÓN DEL PAVIMENTO DEL PERIFÉRICO DE MÉRIDA. YUCATÁN  218 DISTRIBUIDOR VIAL AVENIDA 70 km 2+000 MERIDA - CELESTUM YUCATÁN  219 ENTRONQUE A DESNIVEL CONKAL KM 4+000 MERIDA
Tizimín Río Lagartos  214 MÉRIDA - CELESTÚN TRAMO: MÉRIDA - TETÍZ  215 MÉRIDA - CELESTÚN TRAMO: KINCHIL - CELESTÚN  216 RAMAL TETIZ - SISAL INCLUYENDO LIBRAMIENTO HUNUCMÁ  217 REHABILITACIÓN DEL PAVIMENTO DEL PERIFÉRICO DE MÉRIDA.  218 DISTRIBUIDOR VIAL AVENIDA 70 km 2+000 MERIDA - CELESTUM  219 ENTRONQUE A DESNIVEL CONKAL KM 4+000 MERIDA
Tizimín Río Lagartos  214 MÉRIDA - CELESTÚN TRAMO: MÉRIDA - TETÍZ  215 MÉRIDA - CELESTÚN TRAMO: KINCHIL - CELESTÚN  216 RAMAL TETIZ - SISAL INCLUYENDO LIBRAMIENTO HUNUCMÁ  217 REHABILITACIÓN DEL PAVIMENTO DEL PERIFÉRICO DE MÉRIDA.  218 DISTRIBUIDOR VIAL AVENIDA 70 km 2+000 MERIDA - CELESTUM  219 ENTRONQUE A DESNIVEL CONKAL KM 4+000 MERIDA
215 MÉRIDA - CELESTÚN TRAMO: KINCHIL - CELESTÚN YUCATÁN  216 RAMAL TETIZ - SISAL INCLUYENDO LIBRAMIENTO HUNUCMÁ YUCATÁN  217 REHABILITACIÓN DEL PAVIMENTO DEL PERIFÉRICO DE MÉRIDA. YUCATÁN  218 DISTRIBUIDOR VIAL AVENIDA 70 km 2+000 MERIDA - CELESTUM YUCATÁN  219 ENTRONQUE A DESNIVEL CONKAL KM 4+000 MERIDA
216 RAMAL TETIZ - SISAL INCLUYENDO LIBRAMIENTO HUNUCMÁ  217 REHABILITACIÓN DEL PAVIMENTO DEL PERIFÉRICO DE MÉRIDA.  218 DISTRIBUIDOR VIAL AVENIDA 70 km 2+000 MERIDA - CELESTUM  219 ENTRONQUE A DESNIVEL CONKAL KM 4+000 MERIDA
216 HUNUCMÁ YUCATÁN  217 REHABILITACIÓN DEL PAVIMENTO DEL PERIFÉRICO DE MÉRIDA.  218 DISTRIBUIDOR VIAL AVENIDA 70 km 2+000 MERIDA - CELESTUM  219 ENTRONQUE A DESNIVEL CONKAL KM 4+000 MERIDA
HUNUCMA  217  REHABILITACIÓN DEL PAVIMENTO DEL PERIFÉRICO DE MÉRIDA.  218  DISTRIBUIDOR VIAL AVENIDA 70 km 2+000 MERIDA - CELESTUM  ENTRONQUE A DESNIVEL CONKAL KM 4+000 MERIDA
217 MÉRIDA. YUCATÁN  218 DISTRIBUIDOR VIAL AVENIDA 70 km 2+000 MERIDA - CELESTUM YUCATÁN  219 ENTRONQUE A DESNIVEL CONKAL KM 4+000 MERIDA
218 DISTRIBUIDOR VIAL AVENIDA 70 km 2+000 MERIDA - CELESTUM YUCATÁN  ENTRONQUE A DESNIVEL CONKAL KM 4+000 MERIDA
CELESTUM YUCATÁN  ENTRONQUE A DESNIVEL CONKAL KM 4+000 MERIDA
219 ENTRONQUE A DESNIVEL CONKAL KM 4+000 MERIDA
219
220 DISTRIBUIDOR VIAL CHENKÚ KM 27+500 PERIFERICO DE YUCATÁN
221 DISTRIBUIDOR VIAL CHOLUL - SITPACH KM 2+500 YUCATÁN
ENTRONQUE A DESNIVEL CHEMAX, VALLADOLID - PUERTO
222 JUAREZ YUCATÁN
223 VALLADOLID - FELIPE CARRILLO PUERTO YUCATÁN
224 MOTUL - TELCHAC PUERTO YUCATÁN
225 UXMAL - E.C. CHENCOLLÍ - UMÁN YUCATÁN
226 KANTUNIL - CHICHEN ITZÁ YUCATÁN
Periférico Bicentenario.(Libramiento de Guadalupe-
Zacatecas) ZACATECAS
Modernización de la Carretera Jalpa-Límite de Estados
Zac/Ags. ZACATECAS
229 Entronque Colinas del Padre I ZACATECAS
230 Modernización de la carretera Fresnillo-Jerez ZACATECAS
231 Fresnillo-Valparaiso ZACATECAS



No.	Proyecto	Estado
232	Tlaltenango - Momax	ZACATECAS
233	Las Palmas-Límite de Estados Zacatecas/Durango	ZACATECAS
234	Modernización de la Carretera Federal Mex 045	
	Aguascalientes -Zacatecas Tramo: Cosio - Ojocaliente	ZACATECAS

No obstante, de los proyectos que se tenían previstos realizar solo los que a continuación se enlista fueron aquellos que recibieron presupuesto para la gestión de la liberación de derecho de vía a través del Pp K048 y, por tanto, resultaría necesaria la supervisión, o en su caso la regularización, durante el proceso que conlleva la liberación de derecho de vía.

No.	PROYECTO	ENTIDAD FEDERATIVA	
1	Libramiento de Ensenada	BAJA CALIFORNIA	
2	La Paz-Ciudad Insurgentes, Tramo: km. 15+000 al Km. 209+000	BAJA CALIFORNIA SUR	
3	Ampliación Puerto Escondido-Loreto	BAJA CALIFORNIA SUR	
4	Ampliación La Paz-Pichilingue Tramo : Del km 9+000 al 17+000	BAJA CALIFORNIA SUR	
5	Ampliación de la carretera Zacatecas-Saltillo del Km. 333+000 al Km. 343+400	COAHUILA	
6	Libramiento Sur de Ciudad Cuauhtémoc	CHIHUAHUA	
7	DURANGO-PARRAL, tramo: T. San Juan del Río-Matamoros	DURANGO	
8	Acapulco-Huatulco Tramo: El Cayaco-San Marcos	GUERRERO	
9	Portezuelo Palmillas	HIDALGO	
10	Pachuca - Huejutla, tramo: Cerro Colorado - Zacualtipán	HIDALGO	
11	Carretera 15 Jiquilpan - Guadalajara, Tramo: Tizapán El Alto - Jocotepec.	JALISCO	
12	El Tuito-Melaque	JALISCO	
13	Carretera Federal MEX 055 Toluca - PalmillasTramo: Km 62+000 al 132+000	MÉXICO	
14	Libramiento de Maravatío	MICHOACÁN	
15	Acayucan - Ent. La Ventosa	OAXACA	
16	Oaxaca-Puerto Escondido-Huatulco	OAXACA	





17	Portezuelo Palmillas	QUERÉTARO	
18	EL COLORADO – HIGUERILLAS Tramo: BERNAL - HIGUERILLAS	QUERÉTARO SAN LUIS POTOSÍ	
19	Modernización de la carretera federal Mex- 085 Portezuelo- Cd. Valles		
20	Libramiento de Escuinapa	SINALOA	
21	Libramiento Oriente Nogales	SONORA	
22	Construcción y Ampliación de la Carretera Estación Chontalpa - Entronque Autopista Las Choapas -	TABASCO	
23	VILLAHERMOSA - TEAPA, Tr. Villahermosa- Teapa Distribuidor Guayabal km 2+500	TABASCO	
24	Acceso al API Coatzacoalcos.	VERACRUZ	
25	Ozuluama-Tampico	VERACRUZ	
26	Modernización del Tramo Entronque Cabeza Olmeca Paso a Desnivel Tamaca	VERACRUZ	
27	Ampliación de la Carretera Mérida - Chetumal. Primera Etapa.	YUCATÁN	
28	Fresnillo-Valparaiso	ZACATECAS	
29	Modernización de la carretera Fresnillo-Jerez.	ZACATECAS	
30	Modernización de la Carretera Federal MEX- 045 Aguascalientes-Zacatecas, Tramos: Luis Moya- Ojocaliente	ZACATECAS	

Como resultado final en el Presupuesto de Egresos de la Federación 2021, fueron etiquetados 8 Proyectos de inversión referentes a la construcción y/o modernización de carreteras federales libres de peaje, los cuales lograron contar con todos los elementos de obra pública.

Proyectos de Inversión 2021	
Nacional	
Ozuluama-Tampico	
Construcción y Ampliación de la Carretera Estación Chontalpa - Entronque Autopista Las Choapas – Ocozocoautla	
Chiapas	
Modernización de la carretera Palenque - San Cristóbal de Las Casas.	



Guerrero	
Acapulco-Huatulco Tramo: El Cayaco-San Marcos	
Hidalgo	
Pachuca - Huejutla, tramo: Cerro Colorado – Zacualtipán	
Oaxaca	
Acayucan. Ent. La Ventosa	
Oaxaca-Puerto Escondido- Huatulco	
San Luis Potosí	
Modernización de la Carretera Federal Mex- 085 Portezuelo- Cd. Valles	

Fuente: Elaboración Propia con datos del Presupuesto de Egresos de la Federación 2021. https://www.pef.hacienda.gob.mx/work/models/PEF2021/docs/09/r09\_pief.pdf

La ejecución de dichos proyectos corre a cargo de la SCT al igual que la liberación del derecho de vía; como una actividad que le antecede a la ejecución, con la finalidad de disponer en tiempo y forma con la franja de terreno en donde se ejecutaran los trabajos de modernización y/o ampliación de acuerdo a la normatividad aplicable.

La importancia de la obtención de la libración de derecho de vía radica en que esta constituye uno de los elementos que se debe integrar para que los recursos etiquetados en el PEF para las obras de modernización y ampliación sean liberados; en suma que se debe contar con el registro en la cartera de programas y proyectos de inversión de la SHCP, ya que sin registro no hay liberación de recursos aunque estén etiquetados en el PEF, así mismo se debe disponer del proyecto ejecutivo, permisos ambientales, permisos de INAH (cuando se requieran) y como se mencionó anteriormente, el derecho de vía.

Para la liberación del derecho de vía la SCT debe contar con una definición clara de trazo por el que se pretende ampliar o modernizar una carretera, para gestionar los tramites adecuados para la cuantificación del costo por propiedad; en este sentido los Centros SCT apoyan con las labores de verificación del trazo para posteriormente realizar las gestiones correspondientes con el INDAABIN y poder contar con el avalúo necesario para gestionar los trámites de compra y venta con los propietarios de los terrenos, o bien proceder a realizar las gestiones para los trámites de expropiación de conformidad con lo establecido en la Ley de Expropiación.

Una vez que el proyecto de construcción y/o modernización es aprobado se debe dar inicio con la Liberación del Derecho de Vía, dentro del cual se prevé las siguientes actividades:

1. Localización del Trazo de acuerdo al proyecto ejecutivo





- 2. Análisis del estado de la tenencia de la tierra en el Derecho de Vía
- 3. Investigación y deslinde topográfico (Estudios Topográficos)
- 4. Elaboración de planos de afectación por predio con información del proyecto.
- 5. Recopilación de documentación técnica y legal de predios afectados.
- 6. Solicitud de Dictamen Técnico de Factibilidad ante la autoridad local o municipal competente.
- 7. Trazo en campo del camino y delimitación de la franja del Derecho de Vía.
- 8. Cuantificación de Bienes Distintos a la Tierra
- 9. Integración de Expedientes para solicitud de avalúos
- 10. Gestión para la obtención de avalúos del INDAABIN.
- 11. Formulación de Convenios de ocupación previa (en caso de expropiación)
- 12. Formulación de Contratos de promesa de compraventa (en caso de compraventa)
- 13. Concertación de terrenos de propiedad social e integración de expedientes
- 14. Concertación de terrenos de propiedad particular e integración de expedientes.
- 15. Tramite y seguimiento de pagos del valor de la compra o indemnización
- 16. Inscripción en el Registro Público de la Propiedad Federal de los Títulos por los cuales se adquiere la posesión y los demás derechos reales de inmuebles propiedad del Gobierno Federal.
- 17. Digitalización de expediente.

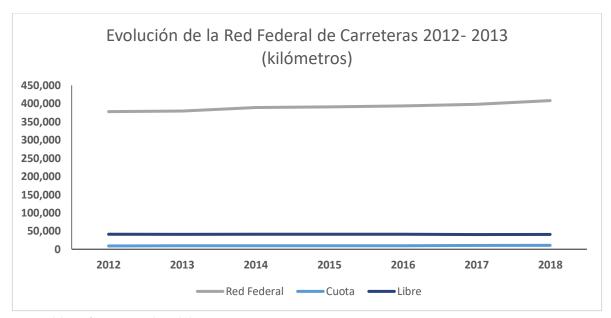
Si bien las anteriores actividades se consideran como sustanciales para llevar a cabo la Liberación del Derecho de Vía, durante la liberación se presentan diversos conflictos sociales por parte de los propietarios de las tierras por las que atravesará el trazo del proyecto en ejecución o por ejecutar, lo cual implica acciones por parte de SCT como son la supervisión y regularización para que se pueden cumplir con las condiciones legales que brinden certeza sobre la tenencia de la tierra a favor del Gobierno Federal.

Derivado de la complejidad del proceso de la Libración de Derecho de vía, y que los proyectos de modernización y ampliación de carreteras libres de peaje van en aumento para lograr atender la demanda regional de los usuarios de dichas vías, se hace presente la

necesidad de cumplir con las condiciones legales que brinden certeza jurídica sobre la tenencia de la tierra, para así contar con el Título de Propiedad a favor del Gobierno Federal que le otorgara el Derecho al Gobierno Federal de usar el predio para la construcción y/o modernización de carreteras federales.

# 2.3 Evolución del problema

La liberación del derecho de vía es una necesidad imperante para poder materializar la infraestructura carretera que sirva como medio para lograr el crecimiento económico, a la vez que acerca a la población a condiciones de desarrollo, para dimensionar la necesidad de que los proyectos para su realización cuenten con la disponibilidad del terreno sobre el cual se proyecta modernizar o ampliar la carretera se presenta a continuación la evolución del crecimiento de la RFC.



Fuente: Elaboración propia con datos de la SCT





La longitud de la Red Federal en los últimos 6 años ha experimentado mínimas variaciones, sin embargo, el crecimiento en el aforo vehicular es constante y creciente



Fuente: Elaboración propia con datos de INEGI

Este creciente aumento en el parque vehicular, se debe en gran medida al crecimiento demográfico, y por lo tanto la necesidad de mejores y mayores vías de comunicación se hace presente. Aunado que en México se dio un proceso de urbanización en donde las personas residentes de áreas rurales migran hacia las zonas urbanas.

En contexto a lo anterior, y dado el servicio regional que prestan las carreteras federales libres de peaje, conectando a todas las capitales estatales, así como a las más importantes poblaciones del país; los esfuerzos por emprender proyectos que impliquen mejorar el nivel de servicio de la red federal libre de peaje en cuanto al volumen de tránsito y carga, han ido en aumento, sin embargo, el proceso de planeación de obra pública implica grandes desafíos, entre ellos la integración de los elementos de obra pública, como lo es la liberación de derecho de vía. Puesto que la elegibilidad de un proyecto está directamente vinculada al grado de integración de los elementos de obra pública, por lo que se hace eminente la necesidad de que los proyectos cuenten con una adecuada supervisión durante el proceso de liberación de derecho de vía, para que la disponibilidad del espacio en donde se lleve a cabo el proyecto, no sea un impedimento para su ejecución y la asignación de recursos.





# 2.4 Experiencias de atención

La necesidad identificada, no es una situación exclusiva de los proyectos realizados por la SCT en el territorio mexicano, sino es una limitante constante en la mayoría de los proyectos carreteros a desarrollar sin importar la región, es por ello que se le debe brindar la atención requerida para poder darle solución. Se estudiaron los casos de Liberación de Derecho de Vía y seguimiento a juicios, en Ecuador y Perú.

#### **ECUADOR**

En Ecuador, en la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Infraestructura Vial del Transporte Terrestre, se encuentra establecido el régimen jurídico para la planificación, diseño, ejecución, construcción, mantenimiento, regulación y control de la infraestructura del transporte terrestre y sus servicios complementarios.

Donde en la primera sección, Art. 41, se define al Derecho de vía como: "la faja de terreno permanente y obligatorio destinado a la construcción, mantenimiento, servicios de seguridad, servicios complementarios, desarrollo paisajístico y futuras ampliaciones de las vías, determinada por la autoridad competente"

En la misma Ley, se encuentra la clasificación por dominio de los caminos, en donde se encuentra que los Caminos públicos; son todas las vías de tránsito terrestre, de dominio y uso público, construidas para el uso y goce común, así como aquellas que no siendo de titularidad pública hayan sido declaradas de uso público.

En la Ley de Caminos, se establece que en el acuerdo de aprobación del proyecto de una obra vial se determinará el derecho de vía correspondiente, determinado como derecho de vía, a la facultad de ocupar, en cualquier tiempo, el terreno necesario para la construcción, conservación, ensanchamiento, mejoramiento o rectificación de caminos. Y se estipula que por lo menos ocho días antes de la ocupación, se dejará la respectiva nota de aviso en la propiedad.

En el Capítulo IV, De las expropiaciones, indemnizaciones y litigios de caminos, del Art. 9 al art. 22. Se encuentra normada la resolución de expropiación para las obras públicas, la cual será dictada por el Director General de Obras Públicas. Y están nombrados los documentos que servirán de antecedentes de la propiedad, se encuentran los puntos a considerar para llevar a cabo las indemnizaciones correspondientes y la información que el perito deberá hacer constar en su informe acerca de la indemnización.



Durante el proceso, si se desarrolla un litigio sobre caminos públicos, será privativamente conocido y juzgado, en primera instancia, por el Director General de Obras Públicas o su delegado y se tramitarán en juicio verbal sumario. De la resolución que se dicte se podrá recurrir para ante la Corte Suprema, si la cuantía excediere de tres mil sucres.

En el Reglamento de Ley de Caminos, en el capítulo III, se especifican las norman jurídicas para regular los Juicios sobre Obras Publicas. Se señala que, las citaciones en los juicios de expropiación, de perjuicios y de caminos, serán hechas por los Directores Obras Públicas y los Ingenieros Fiscalizadores de carreteras.

Un punto importante a rescatar de este reglamento es el Art. 19, se menciona que, La declaratoria de la utilidad pública de un camino, no podrá ser impugnada cuando dicho camino sirva para comunicar un centro poblado a una vía pública o cuando dicho camino sea indispensable para la comunicación de dos o más moradores de una zona que no cuenta con camino para comunicarse a otra vía o a los centros poblados. Tampoco podrá impugnarse ni alegarse la improcedencia de la declaratoria de la utilidad pública de cualquier porción de terreno que fuere necesaria para la rectificación, ensanchamiento o mejoramiento de un camino público, siempre que el predio no hubiere sido objeto de dos o más expropiaciones anteriores por los mismos fines.

En relación al artículo anterior se refiere como Declaratoria de Utilidad Pública; a la resolución mediante la cual se determina que un bien inmueble es necesario para el beneficio público. La Constitución de la República del Ecuador, en su Art. 323, señala que se permite expropiar por razones de utilidad pública o interés social y nacional.

La declaratoria de utilidad pública sobre bienes de propiedad privada es el antecedente para lograr obtener la expropiación, haciendo saber de lo acontecido al dueño del bien inmueble, que el terreno se tomara en beneficio de la comunidad y dicho proceso pasara a ser resuelto por la máxima autoridad de la entidad pública.

El proceso expropiatorio en Ecuador, tiene como objetivo obtener la titularidad del predio sobre el que se ejecutaran planes de desarrollo social, propiciaran programas de urbanización, manejo sustentable del ambiente y de bienestar colectivo. Este proceso, principalmente se complica aún más al recurrir a la justicia ordinaria, ya sea para lograr fijar un precio real y justo por el bien que está en el procedimiento de expropiación o disponiendo de la vía contenciosa administrativa para impugnar la declaratoria de utilidad pública.



Como primera instancia la legislación ecuatoriana contempla la negociación mediante un acuerdo directo entre el órgano expropiante y el propietario del bien declarado de utilidad pública. De no obtener los resultados deseados en esta negociación, se acude a instancias judiciales para

El juicio de expropiación se tramitará ante los jueces de lo civil, los cuales tienen la competencia de acción en razón de territorio. Aparte de la fijación de un precio justo, el juicio de expropiación también busca la transferencia de dominio, cuyo título es la sentencia judicial. Dicha sentencia, al decretar la expropiación, fija los linderos del terreno expropiado, se protocolizará la sentencia y se le inscribirá, para que sirva de título de propiedad.

Se considera importante analizar cuál es el procedimiento que realiza Ecuador con los juicios hasta llegar a una transferencia del dominio de la tierra a favor del Estado. Los cuales son necesarios para la construcción o mejoramiento de la red carretera. Y se cuenta con la normatividad establecida sobre el seguimiento de los juicios.

Dentro de los puntos clave que se encuentran en este caso y que se podrían integrar en el diseño del Pp G 008, se podrían considerar:

- En los juicios de expropiación a particulares, los escritos deberán ser atendidos directamente por el secretario, y hacerle de su conocimiento al Director General de Obras Públicas para que se les dé respuesta de modo que sean proveídos oportunamente, dentro de los plazos o términos fijados por la Ley.
- La protocolización e inscripción de sentencias de expropiación son gestionadas por los respectivos Directores Provinciales de Obras Públicas o los Ingenieros Fiscalizadores de carreteras, teniendo los primeros la obligación de archivar una copia legalizada, y ambos, la de remitir dos copias al Ministerio de Obras Públicas.
- Señala quien será el actor que desarrolle el procedimiento, o cuando el director delegue la tramitación de un juicio.
- Las personas que intervengan como secretarios en los trámites, diligencias, juicios y todo asunto relativo a caminos será personalmente responsable de llevar el archivo y los libros que fueren necesarios para el mejor cumplimiento de su labor.
- La injerencia de actores y cuáles son sus actividades a desempeñar dentro del proceso, como son los peritos, los secretarios o los Directores Provinciales de Obras Públicas



- Se establece el formato que deberán tener los juicios sobre caminos, y se menciona que se deberá llevar un inventario exacto de ellos
- Se deberá llevar un libro especial para el registro cronológico de los juicios.

Si bien, el procedimiento de Liberación de Derecho de Vía es un proceso largo, complejo y donde interfieren actores externos que pueden modificar el desarrollo del mismo, el tener un marco normativo completo sobre cómo actuar durante la presencia de juicios respecto a la tierra.

Un área de mejora para aplicar al Pp G008, y que realiza Ecuador, es el seguimiento mediante la integración de expedientes. El Reglamento de Ley de Caminos, concreta que actores son los encargados de recolectar los documentos, los cuales ya tienen un formato estandarizado, especifican la realización de las copias de las mismas, a que unidad se le tienen que remitir para que ya formando parte de los libros especiales se lleve un registro cronológico de los juicios.

De igual forma que en México, y a manera de reafirmar el proceso de cumplimiento de las condiciones legales que brinden certeza jurídica sobre la tenencia de la tierra, en Ecuador, la primera línea de acción siempre es una negociación que concluya en un acuerdo donde ambas partes estén conformes. Si el trato no sale como se esperaría, se pasaría a la vía contenciosa, en donde la resolución para la acreditación de la propiedad, la dicte un juez.

En Ecuador, solo una figura, ya sea el Director Provincial de Obras Públicas o un Ingeniero Fiscalizador, es la encargada de gestionar y protocolizar las sentencias de expropiación, y también quien tiene la obligación de la entrega de copias a la instancia correspondiente para ir integrando el expediente. En México no existe una figura personal que sea la encarga de dar seguimiento a dicha sentencia, sino que en primer lugar el Centro SCT es quien le da la atención y después lo remite a la Subdirección Jurídica y de Derecho de Vía para que se realice el seguimiento adecuado.

#### PERÚ

En el caso de Perú se presentan retos de saneamiento jurídico de la infraestructura vial, mismo que es llevado a cabo por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones de Perú, quien por medio de la Subdirección de Derecho de Vía realiza gestiones para realizar la supervisión de aspectos técnicos, administrativos y legales vinculados con la liberación, adquisición expropiación, transferencia y saneamiento físico y legal del derecho de vía de su Red Vial Nacional.



Entre las principales funciones que realiza son:

- Programar y ejecutar los frentes de obra necesarios para las Intervenciones en la Red Vial Nacional, en el marco de sus competencias.
- Evaluar y dar conformidad a los estudios de afectaciones prediales vinculadas a los planes de compensación y reasentamiento involuntario, en coordinación con la Subdirección de Estudios.
- Programar, ejecutar, evaluar y dar conformidad a los planes de compensación y reasentamiento involuntario, para la liberación de las áreas a ser afectadas por el derecho de vía en la ejecución de proyectos, incluida la red concesionada cuando corresponda.
- Planificar y gestionar la obtención de certificados de inexistencia de restos arqueológicos, planes de monitoreo arqueológico, entre otros, para la liberación de las áreas a ser afectadas por el derecho de vía, en la ejecución de proyectos, incluida la red concesionada a su cargo.
- Elaborar los informes de los derechos de vías adquiridos para custodia por la Dirección de Gestión Vial.
- Realizar las actividades relacionadas con aspectos técnicos, administrativos y legales vinculados con la liberación, adquisición, expropiación, transferencia interestatal, liberación de interferencias y el saneamiento físico-legal de los bienes inmuebles de la red vial nacional en coordinación con la Oficina de Administración y las unidades zonales.

Así mismo cuenta con un Reglamento Nacional de Gestión de Infraestructura Vial, el cual establece las condiciones del uso del derecho de vía, las características, dimensiones y demás elementos de las propiedades, su utilización, etc.

En Perú, para la implementación de infraestructura vial, se deben conocer y analizar los derechos de propiedad que se encuentren dentro de la zona de intervención, sí ya se realizó el estudio de títulos del área de interés, y se encontraron propiedades privadas. Como en el caso de México, y Ecuador, se inician las negociaciones correspondientes con los propietarios y los poseedores de la tierra. Dichas negociaciones se realizan con la finalidad de llegar a un acuerdo y que se permita la construcción de la carretera, o las obras a realizar.



Paro esto, Perú cuenta con directrices en donde se encuentran establecidos los criterios a seguir para la compensación a los propietarios que serán afectados por los proyectos de infraestructura vial, los cuales se encuentran en la Resolución Directoral 007-2004- 16. "Directrices para la Elaboración y Aplicación de Planes de Compensación y Reasentamiento Involuntario para Proyectos de Infraestructura de Transporte".

Dichas directrices regulan las opciones que tienen la autoridad competente o el entre privado que está a cargo del proyecto, para adquirir los derechos de propiedad que son fundamentales para ejecutar la carretera. Se establecen diez programas, los cuales garantizaran que el propietario afectado con el proyecto vial a llevar a cabo, y sea compensado de manera justa.

Los programas están diseñados en función de las situaciones en la que se encuentre la población afectada, y las necesidades que esta tenga. Los programas son:

- 1. Regularización de la Tenencia de la tierra
- 2. Adquisición de Áreas por Trato Directo
- 3. Adquisición de Áreas por Aplicación de la Ley de Expropiaciones
- 4. Programa de Indemnización Asistida
- 5. Rehabilitación de Remanentes Urbanos
- 6. Rehabilitación de Remanentes Rurales
- 7. Programa de Asistencia Técnica Agropecuaria
- 8. Programa de Apoyo para la Generación de Ingresos
- 9. Programa Habilitación del terreno y Construcción de Módulos
- 10. Programa de Reasentamiento Involuntario

### **BOLIVIA**

En el caso de Bolivia, quien tiene la facultad de Planificar y Administrar la Red Vial Fundamental es la Administradora Boliviana de Carreteras (ABC), entidad de derecho público independiente, que cuenta con personalidad jurídica, patrimonio propio y autonomía tanto de gestión, como técnica, administrativa, económica y financiera.



Para Bolivia el Derecho de Vía se conforma como la franja de terreno a cada lado de la vía de 50.0 metros medidos horizontalmente y perpendicularmente a partir del eje de la carretera y hacia cada lado.

Entre las atribuciones de la ABC, se encuentra:

- Realizar las actividades que comprenden la planificación y la gestión vial, mediante procesos de contratación legalmente establecidos, en el marco de transparencia, oportunidad, eficiencia y calidad.
- Promover, planificar, programar, coordinar, supervisar y evaluar la ejecución de estudios y diseño de planes y programas de ejecución de obras de construcción nueva, reconstrucción, rehabilitación y/o mejoramiento, mantenimiento y conservación, atención de emergencias viales y de operación, en lo que se refiere a control vehicular de pesos y dimensiones, seguridad vial y atención de usuarios, para lograr la transitabilidad permanente y adecuada en la Red Vial Fundamental
- Tomar conocimiento y procesar las demandas quejas de los usuarios y directos beneficiarios de las carreteras de la Red Vial Fundamental, en cumplimiento de su misión institucional

Así como en México, Bolivia también se encuentra con limitantes durante el proceso de liberación o recuperación del derecho de vía que concluyan en la adquisición legal del terreno en cuestión, la mayoría de las dificultades que se presentan, recaen en lo referente a los bienes privados, puede ser como personas naturales o jurídicas.

El termino de utilidad pública, tiene un gran peso ya que significa que el decreto de la expropiación tiene que ser en beneficio o desarrollo de la comunidad, como lo son las obras necesarias de embellecimiento o mejoramiento de las vías de comunicación terrestre. Ya que la expropiación al bien privado, habrá de facilitar el proceso y/o funcionamiento de un servicio público.

Los caminos y su faja de derecho de vía, se definen como bienes de dominio público porque estos componen las vías de comunicación terrestre. Bolivia cuenta con normatividad respecto a las modalidades a ejercer la Liberación en el Derecho de Vía. Son tres modalidades, por la expropiación, compensación, e indemnización con las cuales se va a realizar la liberación del Derecho de Vía y se marcan los procesos de actuación con relación a los daños que tendrá el propietario dueño del inmueble a liberar.



La primera modalidad, es la expropiación la cual esta normada bajo el Decreto Supremo No. 25134 del Sistema Nacional de Carreteras en su Art. 11. En donde se menciona que si existen poseedores privados de la zona que se requiere para la realización de las operaciones de mejoramiento o construcción, el Estado mediante la expropiación liberara la zona.

Los tramites de liberación, se realizan en la etapa constructiva del proyecto vial. Un problema en el proceso de Liberación de Derecho de vía es que las personas propietarias de los predios a afectar no cuentan con los títulos de propiedad del mismo. Para dar solución a esta problemática de falta de disponibilidad de documentos que acrediten la propiedad, el estado aplica las políticas ambientales de compensación, las cuales están presentes en las políticas de los organismos financieros de los proyectos camineros.

La modalidad de compensación, es la que se realiza más comúnmente, ya que mediante una negociación con el poseedor de la propiedad se determina el valor de la compensación. Es facultad de la entidad carretera el ejecutar la compensación, y se puede realizar por medio de una reconstrucción, reposición y reubicación (puede ser total o parcial).

Por indemnización, es un derecho constitucional garantizado que el propietario afectado por el bien expropiado reciba una justa indemnización, para lo cual se realizan estudios y evaluaciones respecto a la propiedad para poder definir su valor de acuerdo a las normas establecidas.

El Marco de Política de Reasentamiento, menciona los procedimientos y mecanismos para la indemnización, reposición y/o reubicación de propietarios afectados. En donde al momento su realización y de la planeación de la obra carretera a desarrollar no se contaba con ningún limitante respecto a la propiedad de la tierra, pero de igual manera se establecieron los programas y directrices de actuación en caso de que un futuro suceda, con la finalidad de poder brindar una respuesta rápida y apegada a la ley.

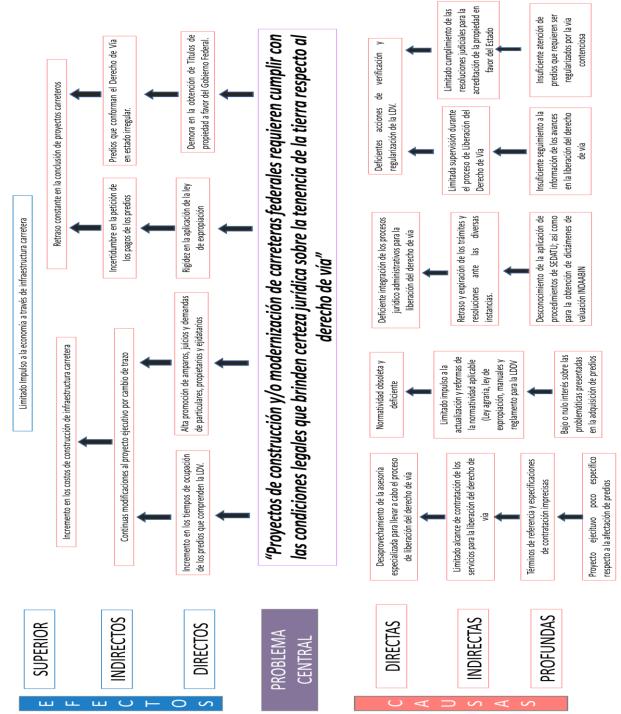
Los elementos con los que se deben contar para realizar un procedimiento para la liberación del Derecho de vía son; Avalúos Técnicos, con el fin de determinar el precio justo de los predios afectados, un análisis social y un análisis legal. En el análisis legal, se lleva la identificación de los titulares del predio los cuales están siendo afectados por la Liberación del Derecho de Vía.







## 2.5 Árbol del problema



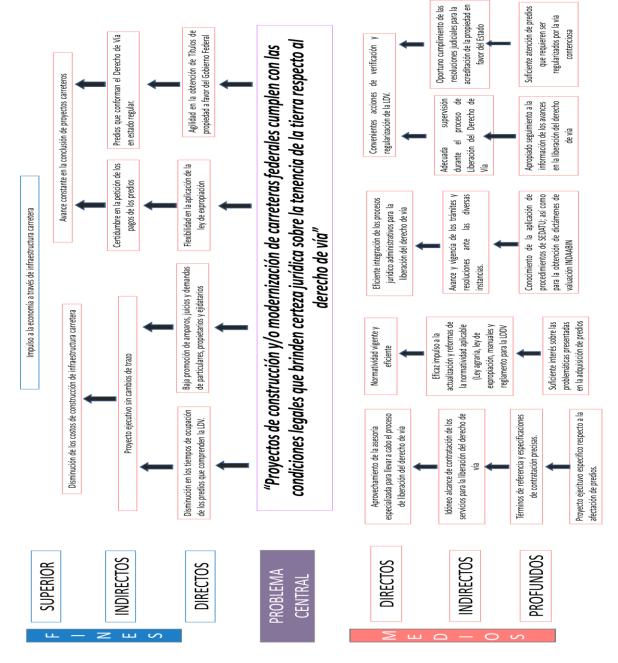






### 3. OBJETIVOS

### 3.1 Árbol de Objetivos







### 3.2 Determinación de los objetivos del programa

Una vez identificada la necesidad, así como sus causas y efectos se estableció la situación deseada a la que se pretende llegar y los objetivos a alcanzar por medio de la atención de la misma, todo ello acorde a los niveles establecidos por medio de la representación gráfica presentada en el numeral 3.1 "Árbol de objetivos"; así mismo tomando como base la Metodología Marco Lógico MML y los diferentes niveles de objetivos que propone para asegurar la consecución de los mismos y atención de la necesidad, se presenta a continuación cada uno de ellos:

### **OBJETIVO NIVEL FIN**

Toda necesidad que busca ser atendida a través de un programa presupuestario debe contribuir por medio del cumplimiento del objetivo a nivel Fin, con un objetivo de nivel superior. El cual se origina de los planes y programas derivados del Plan Nacional de Desarrollo (PND), y señala la forma de contribución del Pp para lograr formar la situación deseada a nivel país planteada por el Gobierno Federal, en los objetivos estratégicos de orden superior.

Por lo tanto, el Pp G008 contribuye con los objetivos establecidos en el Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2019-2020; de manera específica con el objetivo Prioritario 1; por lo que se adoptó su resumen narrativo.

Toda vez que se cumplan las condiciones legales que brinden certeza jurídica sobre la tenencia de la tierra respecto al derecho de vía, se contara un factor indispensable para la construcción, modernización o conservación de carreteras, donde el objetivo que se plantea para este nivel es:

Contribuir al bienestar social mediante la construcción y modernización de infraestructura carretera accesible, segura, eficiente y sostenible, que conecte a las personas de cualquier condición, con visión de desarrollo regional e intermodal.





### **OBJETIVO NIVEL PROPÓSITO**

El objetivo de nivel propósito debe resultar de revertir la necesidad identificada, lo cual implica que se está dando atención directa a la necesidad, definiendo en este nivel la razón de ser del mismo e identificando en su redacción a quien formará parte de la población o área de enfoque potencial, por lo que para el Pp G008 se define a este objetivo como:

Proyectos de construcción y/o modernización de carreteras federales cumplen con las condiciones legales que brinden certeza jurídica sobre la tenencia de la tierra respecto al derecho de vía.

### **OBJETIVO NIVEL COMPONENTE**

Al hablar de un objetivo a nivel componente se refleja cual es el producto que deriva de la operación del programa, si bien la necesidad identificada es que se cumplan con las condiciones legales que brinden certeza jurídica sobre la tenencia de la tierra respecto al derecho de vía, ya que se refiere a un proceso largo que debe ser acompañado por el SCT para su conclusión, como objetivos de nivel componente se determinaron:

- Supervisión a la liberación del derecho de vía realizada
- Regularización de predios a través de resoluciones judiciales atendidas

### **OBJETIVO NIVEL ACTIVIDAD**

En el objetivo nivel actividad, se reflejan aquellas acciones que derivan de verificación y regularización del Derecho de Vía, por lo que su cumplimiento se apoya en la materialización del componente, en función de lo cual se definen como:

- Visitas de supervisión a las Unidades Administrativas
  - Atención de resoluciones judiciales.





## 3.3 Aportación de los objetivos al Plan Nacional de Desarrollo y de la Institución

Como lo establece la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y la Ley de Planeación, corresponde al Ejecutivo Federal la elaboración del Plan Nacional de Desarrollo, el cual, tiene como finalidad establecer los objetivos nacionales, las estrategias y las prioridades que serán la base para los programas sectoriales, especiales, institucionales y regionales que emanan de este y, así conducir al país al crecimiento con un rumbo y una dirección clara.

Para dar continuidad a los objetivos plasmados en el PND en materia de comunicaciones y transportes, entre los que se busca dotar al país de infraestructura que permita principalmente el bienestar de la población, es a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a quien le compete, de acuerdo a la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, el "Formular y conducir políticas y programas para el desarrollo del transporte, con la intervención que las leyes otorgan a la Secretaría de Marina respecto al transporte por agua, así como de las comunicaciones, de acuerdo a las necesidades del país"; así como "Construir y conservar los caminos y puentes federales, incluso los internacionales; así como las estaciones y centrales de autotransporte federal" de esta manera el Pp G008 forma parte de las acciones que la dependencia fórmula para ver materializada la infraestructura carretera necesaria para impulsar al país al desarrollo, la competitividad y la integración social. Puesto que una oportuna verificación a la gestión para la liberación del derecho de vía en proyectos de carreteras federales libres de peaje, en donde se garantice la disponibilidad de la franja de terreno en donde se llevará acabo la modernización y/o ampliación, permite ejecutar la obra para contar con mejores carreteras, y a medida en que se amplía la cobertura de estas, los tiempos y costos de viaje disminuyen, lo que deriva en efectos favorables en la economía y el bienestar social.

En contexto a lo anterior, el Pp G008 pertenece al Ramo 09 – Comunicaciones y Transportes y, a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a quien le corresponde la operación de este Pp propiamente a través de la Dirección General de Carreteras, de conformidad con el Artículo 17 fracciones V y VI del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.



Cabe resaltar que la operación del Pp G008, contribuye al logro de los objetivos planteados por la DGC, entre los que se encuentran el construir y modernizar la red carretera federal a fin de ofrecer mayor seguridad y accesibilidad a la población y así contribuir a la integración de las distintas regiones del país; abatir el costo económico, social y ambiental del transporte asociado con el estado físico de la infraestructura carretera, en beneficio de toda la población y la seguridad del tránsito vehicular; y modernizar la gestión del sistema carretero, con objeto de lograr una operación más eficiente e incrementar la calidad de los servicios que se ofrecen en las carreteras del país.

A continuación, se presenta la alineación del Pp G008 con el PND 2019 – 2024, para aseverar que la operación de este se encuentra en el marco de las acciones de gobierno que permitan asegurar el cumplimiento de los objetivos planteados en este documento:

### **PRINCIPIO RECTOR:**

No dejar a nadie atrás, no dejar a nadie fuera

El Pp G008 encuentra su alineación con PND 2019 – 2014 mediante su objetivo de obtener la liberación de los predios requeridos para la modernización o ampliación de las carreteras federales libres de peaje, ya que, en su mayoría, los predios no son propiedad del Gobierno Federal y se deberán adquirir de propietarios particulares; sin embargo, para realizar estas actividades y de acuerdo al principio rector "No dejar a nadie atrás, no dejar a nadie fuera", se debe mostrar sensibilidad a las modalidades y singularidades económicas regionales y locales y siendo conscientes de las necesidades de los habitantes.

### EJE DE POLÍTICA PÚBLICA:

Eje III – Economía

De acuerdo a los tres ejes que platea el PND 2019 – 2024, el Pp G008 halla su alineación con el tercer eje, ya que tiene como fin denotar el desarrollo económico del país y, esto se realiza mediante la adquisición oportuna de los predios circundantes al eje del proyecto para así contar con un mayor porcentaje liberado de derecho de vía, para la modernización o ampliación de las carreteras federales libres de peaje.

Como consecuencia de estas acciones, los costos para la construcción y tiempos establecidos no varían y así, las carreteras federales libres de peaje estarán en operación de acuerdo al proyecto programado.



## ALINEACIÓN CON LOS OBJETIVOS DEL PROGRAMA SECTORIAL DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

La Ley de Planeación en su artículo 23 establece que los programas sectoriales se sujetarán a las previsiones contenidas en el Plan Nacional especificando los objetivos, prioridades y políticas que regirán el desempeño de las actividades del sector.

En este sentido el Sector Comunicaciones y Transportes publicó el Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2019-2020, el cual cuenta con cuatro objetivos prioritarios que permitirán mejorar la vida de la población y el bienestar social por medio de la generación de infraestructura.

Cada objetivo cuenta con estrategias prioritarias y acciones puntuales que de manera específica identifican lo que el sector realizará para el cumplimiento de sus objetivos; para el caso del Pp G008 se identificó la siguiente alineación al sector:

OBJETIVO	1. Contribuir al bienestar social mediante la construcción,		
PRIORITARIO	modernización y conservación de infraestructura carretera		
	accesible, segura, eficiente y sostenible, que conecte a las		
	personas de cualquier condición, con visión de desarrollo regional		
	e intermodal.		
ESTRATÉGIA	1.5 Mejorar la planeación y prospectiva de la infraestructura		
PRIORITARIA	carretera, para contar con procesos sólidos y ágiles de		
	terminación de obra y detectar oportunamente las necesidades		
	futuras de la infraestructura carretera.		
ACCIÓN PUNTUAL	1.5.3 Reforzar el procedimiento de liberación del derecho de vía		
	para el consenso social.		

### ALINEACIÓN CON LOS OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE (ODS)

La Agenda 2030 sobre el Desarrollo Sostenible, aprobada por la ONU, es un plan de acción mundial a favor de las personas, el planeta y la prosperidad, que tiene como objetivo el planeta y la prosperidad.



progreso social y económico sostenible en todo el mundo. Por lo que, a partir de los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), se identifica la alineación que presenta el Pp G008 con algunos de estos Objetivos y sus metas que la componen, como a continuación se indica:

OBJETIVO	META
9. Infraestructura	Desarrollar infraestructuras fiables,
	sostenibles, resilientes y de calidad,
	incluidas infraestructuras regionales y
	transfronterizas, para apoyar el desarrollo
	económico y el bienestar humano,
	haciendo especial hincapié en el acceso
	asequible y equitativo para todos.

### 4. COBERTURA

# 4.1 Identificación y caracterización de la población o área de enfoque potencial

La población o área de enfoque de un programa presupuestario puede definirse como aquella parte de la población o sector que presenta la problemática o necesidad identificada, en este tenor para la identificación y caracterización de la población o área de enfoque se retomará la definición de necesidad identificada:

Proyectos de construcción y/o modernización de carreteras federales requieren cumplir con las condiciones legales que brinden certeza jurídica sobre la tenencia de la tierra respecto al derecho de vía.

De acuerdo a la necesidad identificada y al hacerse la pregunta ¿Quién presenta le necesidad?, se puede identificar la existencia de un área de enfoque potencial, misma que se puede definir como:

Proyectos de construcción y/o modernización de carreteras federales



Todos aquellos proyectos de construcción y/o modernización de carreteras federales, deben de acreditar mediante Título de propiedad a favor del Gobierno Federal el Derecho de Vía, si bien, en los casos de modernización se cuenta con derecho de vía, denominado derecho de vía actual o derecho de vía histórico, no obstante, este es insuficiente para algunos proyectos de modernización, ya que en ocasiones este derecho de vía no alcanza a albergar la sección del proyecto o las franjas de terreno que por servicio y/o seguridad se dejan a un costado por lo que en la mayoría de los casos la franja de terreno que es requerida, no acredita la propiedad o los derechos de propiedad a favor del Gobierno Federal, siendo directamente los proyectos los que se ven afectados por este hecho, pues para la ejecución de las obras es necesario integrar los elementos enfocados a favorecer el cumplimiento integral de las disposiciones normativas como son las leyes y reglamentos, así como la normatividad de la SCT, en tiempo y forma, para propiciar que no existan factores que inhiban la ejecución de las obras; de ahí que surja la necesidad de que los proyectos requieren cumplir con las condiciones legales que brinden certeza jurídica sobre la tenencia de la tierra respecto al derecho de vía de los kilómetros requeridos para la ejecución del proyecto.

Para los casos de construcciones de carreteras federales, no se tiene derecho de vía histórico, por lo que se debe adquirir la totalidad de los terrenos en donde se pretende construir incluidos las franjas de terreno que por servicio y/o seguridad se dejan a un costado, presentándose igualmente la necesidad de cumplir con las condiciones legales que brinden certeza jurídica sobre la tenencia de la tierra.

Los proyectos destinados a modernización de carreteras federales, refieren a los trabajos que son ejecutados para ampliar y aumentar la capacidad de tránsito de una carretera, a través del mejoramiento de las condiciones geométricas del trazo; en tanto los proyectos de construcción de carreteras federales consiste en efectuar obras nuevas.

Al definir el área de enfoque, es importante precisar que las características de los proyectos a los cuáles se destinarán esfuerzos del Pp G008 deberán ser enfocados a la construcción y/o modernización de infraestructura carretera, misma que se encuentra destinada a la red federal ya existente; así mismo debe tratarse de proyectos que cumplan con registro en cartera de inversión de la SHCP, ya que de lo contrario la recepción del componente para proyectos no registrados no permitiría la atención de la necesidad al destinar esfuerzos a proyectos cuya análisis costo- beneficio no cumple con los lineamientos establecidos, la normatividad y validación del flujo o demanda vehicular.



Durante 2021, eran 234 los proyectos con registro que se contemplaba ejecutar y por tanto pasaban hacer el área de enfoque potencial:

No.	Proyecto	Estado
1	Modernización y ampliación de la carretera Ojuelos- Aguascalientes Tramo del Km 57+200 al Km 71+400	AGUASCALIENTES
2	Modernización Carretera Aguascalientes - Villa Hidalgo (Fed. 71), tramo E.C. Salto de los Salado – límite del Estado, (sección tipo A2) km. 9+000 a km. 29+600	AGUASCALIENTES
3	Modernización de Entronque Carretera 45 (Ags-Zac) con acceso a la Guayana PIVA	AGUASCALIENTES
4	Libramiento Rincón de Romos	AGUASCALIENTES
5	Ensenada-Lázaro Cárdenas, Tramo: Maneadero - Punta Colonet.	BAJA CALIFORNIA
6	San Felipe - Puertecitos (Tr. Poblado Ejido Delicias - Campo los Olivos)	BAJA CALIFORNIA
7	Puente Vehicular del Cruce Fronterizo Mexicali-Rio Nuevo	BAJA CALIFORNIA
8	Ensenada - El Chinero (Tr. Ensenada - Ojos Negros del km 0+000 al km 12+000)	BAJA CALIFORNIA
9	Chapultepec - Maneadero Tr. Del km 11+000 al km 27+000	BAJA CALIFORNIA
10	Modernización San Felipe - Puertecitos	BAJA CALIFORNIA
11	Modernización de la carretera federal MEX-001 Ensenada - Lázaro Cárdenas, tramo: Punta Colonet - Lázaro Cárdenas	BAJA CALIFORNIA
12	Ampliación Puerto Escondido-Loreto	BAJA CALIFORNIA SUR
13	La Paz-Ciudad Insurgentes, Tramo: km. 15+000 al Km. 209+000	BAJA CALIFORNIA SUR

No.	Proyecto	Estado
14	Carretera La Purísima-San Ignacio.	BAJA CALIFORNIA SUR
15	Ampliación La Paz-Pichilingue Tramo: Del km 9+000 al 17+000	BAJA CALIFORNIA SUR
16	Libramiento de Champotón	CAMPECHE
17	Libramiento de Atasta.	САМРЕСНЕ
18	Libramiento de Escárcega	САМРЕСНЕ
19	Entronque Siglo XXI	САМРЕСНЕ
20	Entronque Siglo XXIII	САМРЕСНЕ
21	Entronque Benito Juárez	CAMPECHE
22	AMPLIACIÓN DE LA CARRETERA ZACATECAS - SALTILLO DEL KM. 333+000 AL KM. 343+500	COAHUILA
23	AMPLIACION DE LA CARRTEREA MONCLOVA - SABINAS CUERPO "B" DEL KM. 30+190 AL KM. 103+698	COAHUILA
24	SAN BUENAVENTURA-ESTACIÓN HERMANAS	COAHUILA
25	Entronque la Cuchilla, de la carretera: Saltillo - Torreón, Km. 203+300	COAHUILA
26	MODERNIZACIÓN DE LA CARRETERA FEDERAL N 57 MONCLOVA PIEDRAS NEGRAS.	COAHUILA
27	Modernización del Libramiento Manzanillo - El Naranjo. Ent. Mirador ¿Ent. Chandiablo del km 91+500 al km 105+000	COLIMA
28	PIV Acceso los Asmoles Autopista Colima – Tecomán Km 12+079.48	COLIMA

No.	Proyecto	Estado
29	Entronque Madrid km 34+200, Autopista Colima – Tecomán	COLIMA
30	Entronque a la 20/a Zona Militar	COLIMA
31	Libramiento Sur de Tuxtla Gutiérrez	CHIAPAS
32	Modernización Autopista a la Frontera desde Comitán (Primera Etapa)	CHIAPAS
33	Rizo de Oro-La Concordia 2 puentes.	CHIAPAS
34	Palenque-Catazajá,	CHIAPAS
35	Rancho Nuevo - Comitán, Tramo: km 96+000 al km 125+000, incluye el Libramiento de Teopisca.	CHIAPAS
36	Tuxtla Gutiérrez - Tapanatepec, tramo autopista Las Choapas - Ocozocoautla Arriaga.	CHIAPAS
37	Modernización de la carretera Palenque - San Cristóbal de Las Casas.	CHIAPAS
38	Entronque Tierra y Libertad	CHIAPAS
39	Libramiento de Villacomaltitlan	CHIAPAS
40	Nuevo Casas Grandes - Puerto Palomas	CHIHUAHUA
41	Carretera San Fernando - Hércules, Tramo: San Fernando - San Francisco, Mpio. Camargo	CHIHUAHUA
42	Carretera: Janos Lim. Edos.Chih. /Sonora Tramo: Del km 0+000 al km 78+000	CHIHUAHUA
43	Chihuahua - parral Vía Corta del km 48+500 al km 92+000	CHIHUAHUA
44	Chihuahua - Parral Vía Corta; T. Est. Palomas - San Francisco de Satevó	CHIHUAHUA

No.	Proyecto	Estado
45	Libramiento Sur de Ciudad Cuauhtémoc	СНІНИАНИА
46	Ramal a Santa Teresa, Subtramo San Jerónimo - Santa Teresa del km 0+000 al 19+000	CHIHUAHUA
47	Modernización de la Carretera palomas - Parral, del km 92+000 al km 180+000	CHIHUAHUA
48	La Curva San Pedro	СНІНИАНИА
49	Carretera Durango-Gómez Palacio Tramo: Cuencamé- Gómez Palacio del Km. 218+000 al Km. 233+000	DURANGO
50	DURANGO-PARRAL, tramo: T. San Juan del Río-Matamoros	DURANGO
51	Carretera Durango- Hidalgo del Parral, Durango-Líim. Edos. Tramo: Guadalupe Aguilera-Ent. San Juan del Río del Km 55+250 al Km. 105+871	DURANGO
52	Guadalupe Aguilera-Tepehuanes, tramo: km 13+260 al km 97+000	DURANGO
53	Modernización de la Carretera Federal MEX-040 Gómez Palacio-Tlahualillo, tramo: Gregorio García-El Lucero	DURANGO
54	Construcción del Entronque "El Mezquital km 8+420"	DURANGO
55	Modernización de la Carretera Dolores Hidalgo-San Luis de la Paz.	GUANAJUATO
56	Modernización Doctor Mora-Carr. Fed. 57	GUANAJUATO
57	Carretera San Diego de la Unión-San Felipe.	GUANAJUATO
58	Modernización de Acámbaro - Salvatierra	GUANAJUATO
59	Vía Rápida Bicentenario en León	GUANAJUATO

No.	Proyecto	Estado
60	PUENTE VEHICULAR SOBRE LA CARRETERA FEDERAL 45- D EN EL ACCESO AL INFORUM EN EL MUNICIPIO DE IRAPUATO	GUANAJUATO
61	Entronque a Desnivel en la Carretera Federal No. 45 en el Km. 164+260	GUANAJUATO
62	PIV Marroquín en Apaseo el Alto, Guanajuato.	GUANAJUATO
63	PSV sobre la carretera federal 90 Irapuato - La Piedad libre, en la comunidad de La Soledad	GUANAJUATO
64	PIV San Antonio Calichar sobre la Carretera Federal 45	GUANAJUATO
65	Acapulco – Zihuatanejo	GUERRERO
66	Acapulco - Huatulco, tramo: Cayaco - San Marcos	GUERRERO
67	Iguala - Teloloapan - Arcelia	GUERRERO
68	Ciudad Sahagún-Calpulalpan	HIDALGO
69	Portezuelo – Palmillas	HIDALGO
70	Atotonilco-Zacualtipán. Tramo: Atotonilco-Cerro Colorado.	HIDALGO
71	Modernización de la Carretera Tizayuca-Pachuca	HIDALGO
72	Portezuelo-Ciudad Valles, tramo: Portezuelo-Tasquillo.	HIDALGO
73	Construcción de la Carretera Real del Monte - Ent. Huasca	HIDALGO
74	Entronque Autopista Arco Norte - Cd. Sahagún	HIDALGO
75	Pachuca - Huejutla, tramo: Cerro Colorado - Zacualtipán	HIDALGO
76	Carretera: Santa Rosa - La Barca Santa Rosa - Ocotlán — La Barca	JALISCO
77	El Tuito – Melaque	JALISCO

No.	Proyecto	Estado
78	Boulevard de la Carretera Federal No. 23 Guadalajara - Zacatecas Tramo 0+000 entronque Tesistán al 15+000.	JALISCO
79	Acatlán-Ciudad Guzmán Tramo: Acatlán - Crucero a Tapalpa	JALISCO
80	Carretera 15 Jiquilpan - Guadalajara, Tramo: Tizapán El Alto- Jocotepec.	JALISCO
81	Villa Purificación - Autlán de Navarro	JALISCO
82	Prolongación Av. Federación, Puente Federación sobre Río Ameca.	JALISCO
83	Guadalajara Barra de Navidad Tramo: Crucero Sta. María Tecolotlán	JALISCO
84	Atotonilco El Alto-Zapotlanejo	JALISCO
85	Construcción de carriles laterales de la Autopista Zapotlanejo-Guadalajara, del km 11+000 al km 21+000	JALISCO
86	Modernización de la carretera Guadalajara Tepic: del km 9+500 al Km 18+900	JALISCO
87	Modernización de la carretera Jiquilpan-Guadalajara, del km 119+000 al km 136+500	JALISCO
88	Av. Nopaltepec (Viaducto Poniente Bicentenario)	MÉXICO
89	Villa Victoria-San José Del Rincón-El Oro.	MÉXICO
90	Modernización del tramo: Dos Ríos-E.C. Autopista La Venta-Chamapa	MÉXICO
91	GLORIETA MONUMENTO DE NEZAHUALCOYOTL	MÉXICO
92	PASO SUPERIOR VEHICULAR KM. 14+200 MUNICIPIO DE	MÉXICO

No.	Proyecto	Estado
	TEXCOCO	
93	PSV LOS REYES-TEXCOCO 3+500	MÉXICO
94	CARRETERA TOLUCA-AXIXINTLA DEL KM. 25+000.00 AL KM. 35+500.00	MÉXICO
95	Construcción de la Segunda Etapa de la Carretera Zumpahuacán Tonatico.	MÉXICO
96	Paseo Zumpango Bicentenario Tramos: Cuautitlán-Ent. Bicentenario y Las Plazas-Ent. Autopista México-Pachuca.	MÉXICO
97	PSV EL LLANITO	MÉXICO
98	Modernización de la Carretera Federal Toluca-Ciudad Altamirano.	MÉXICO
99	PSV XONACATLÁN	MÉXICO
100	Carretera Federal Zihuatanejo – La Mira, Tramo La Orilla – La Mira.	MICHOACÁN
101	Ramal a Pátzcuaro	MICHOACÁN
102	Ramal Mil Cumbres	MICHOACÁN
103	Construcción del entronque Baltazar Echave.	MICHOACÁN
104	Entronque de Cruce de Av. Acueducto y Periférico Oriente en la salida a Mil Cumbres	MICHOACÁN
105	Modernización del Libramiento Ignacio Zaragoza, ubicado en el municipio de Pátzcuaro, Michoacán	MICHOACÁN
106	Modernización del Acceso a Vista Hermosa, ubicado en el municipio de Vista Hermosa, Michoacán.	MICHOACÁN
107	PSV Mártires de la Plaza	MICHOACÁN

No.	Proyecto	Estado
108	Distribuidor Pátzcuaro	MICHOACÁN
109	Distribuidor salida Salamanca	MICHOACÁN
110	Modernización de Ent. San José – Cuitzillo.	MICHOACÁN
111	Ampliación y Modernización de 7 km. a cuatro carriles de la Carretera Cuautla – Izúcar del km. 97+500 al km. 104+500	MORELOS
112	Modernización a cuatro carriles de la carretera Alpuyeca – Michapa limites Edos. Mor/Gro.	MORELOS
113	Construcción de entronque a desnivel ubicados en los Km. 61+050 carretera Chalco (Ent. Yecapixtla	MORELOS
114	Construcción de entronque a desnivel ubicados en la carretera Chalco - Cuautla (Ent. Atlatlahucan)	MORELOS
115	Las Varas - San Blas	NAYARIT
116	Modernización de Av. Gonzalitos en el cruce con la Av. Pablo González Garza (Fleteros)	NUEVO LEÓN
117	Construcción del distribuidor vial Av. Lázaro Cárdenas - Av. Eugenio Garza Sada	NUEVO LEÓN
118	Viaducto de conexión Av. Lázaro Cárdenas - Av. Gómez Morín - Av. Morones Prieto para la comunicación de la carretera nacional con la carretera a Saltillo	NUEVO LEÓN
119	Nodo Vial Sendero y Laredo Distribuidor Sendero- Barragán	NUEVO LEÓN
120	Movilidad sustentable Centro de Monterrey - Valle Oriente San Pedro	NUEVO LEÓN
121	Acayucan - Ent. La Ventosa	OAXACA

No.	Proyecto	Estado
122	Oaxaca-Puerto Escondido-Huatulco	OAXACA
123	Puebla-Atlixco, Tr: Periférico Ecológico-Atlixco	PUEBLA
124	Construcción de PSV en el Km 26+500 en la carretera Puebla-Atlixco, en la Entrada al municipio de Atlixco	PUEBLA
125	Construcción PSV "Km 4+710", de la Carretera Tepeaca - Zacatepec, Tramo Tepeaca - Autopista Puebla-Córdoba	PUEBLA
126	Ampliación de la carretera Federal 69 Jalpan- Rio Verde; Tramo Jalpan de Serra - El Trapiche del km 0+000 al km 15+000	QUERÉTARO
127	Ampliación de la Carretera Federal MEX 120, San Juan del Río - Xilitla; Tramo Jalpan de Serra - Landa de Matamoros. Del km 180+000 al km 208+000	QUERÉTARO
128	Modernización de Entronque Atlacomulco de la carretera Mex 55"	QUERÉTARO
129	Modernización de Entronque Pachuca - Autopista Palmillas – Querétaro	QUERÉTARO
130	Ampliación de Autopista México - Querétaro, Tramo Palmillas - Querétaro, Subtramo del km 159+00 al km 16+520 Vialidades de acceso "Calles Laterales"	QUERÉTARO
131	Libramiento Tequisquiapan	QUERÉTARO
132	Libramiento Jalpan	QUERÉTARO
133	Ampliación de Carretera Federal 120 San Juan del Río - Xilitla; Tramo El Palmar al Entronque Higuerillas.	QUERÉTARO
134	Modernización del Entronque de la Carretera Mex 120 y Carretera Mex 57	QUERÉTARO

No.	Proyecto	Estado
135	Modernización del Entronque Chichimequillas Mex Querétaro 57 y Carretera Estatal 500.	QUERÉTARO
136	Ampliación y modernización de carretera estatal 200 Querétaro - Tequisquiapan; Tramo Galeras - Tequisquiapan.	QUERÉTARO
137	Ampliación de carretera federal 45 Querétaro - Celaya.	QUERÉTARO
138	Construcción de Entronque La Purísima km 34+000 en Carretera Federal 57 Querétaro - San Luís Potosí.	QUERÉTARO
139	Ampliación de la Carretera Federal 120 Tramo; San Gil - Amealco	QUERÉTARO
140	Construcción del PSV Corregidora Km. 20+000 de la Carretera Mex 020	QUERÉTARO
141	5 distribuidores Viales en la Av. López Portillo	QUINTAN ROO
142	Chetumal - Lázaro Cárdenas. Tr. Entronque a desnivel Lázaro Cárdenas	QUINTAN ROO
143	Ampliación y modernización de la carretera actual de 7.0 a 12.00 de la vía Mérida — Puerto Juárez (Cancún) de la Carretera Federal 180, Tramo Del Km. 230+400 Al Km. 302+000	QUINTAN ROO
144	Paso Superior Vehicular Arco Norte I Km. 287+600 Carretera Reforma Agraria - Puerto Juárez	QUINTAN ROO
145	Paso Superior Vehicular Mundo Hábitat Km. 292+870 Carretera Reforma Agraria - Puerto Juárez	QUINTAN ROO
146	Valladolid - Felipe Carrillo Puerto, tramo Lim. Edos. Yuc/Qroo - Felipe Carrillo Puerto, del km. 46+000 al km. 147+000	QUINTAN ROO

No.	Proyecto	Estado
147	Muna - Felipe Carrillo Puerto, tramo Polyuc - Felipe Carrillo Puerto, tramo: km. 161+000 al km. 217+000	QUINTAN ROO
148	Carretera Federal Escárcega – Chetumal, tramo entronque Escarcega-Ucum, tramo: km. 246+000 al km. 253+000	QUINTAN ROO
149	Entronque Aeropuerto Cancún	QUINTAN ROO
150	Reforma Agraria - Puerto Juárez, tramo Bacalar - Tulum, subtramo del km 20+000 al km 227+000	QUINTAN ROO
151	Ciudad Valles - Tampico Tramo: Ent. Lib. Tamuín - Ent. Panuco.	SAN LUIS POTOSÍ
152	Boulevard San Luis -Carr. 57 (San Luis Potosí- Querétaro	SAN LUIS POTOSÍ
153	Modernización de la carretera Federal Mex-085 Portezuelo- Cd. Valles	SAN LUIS POTOSÍ
154	Modernización de la Carr. Fed. Mex-62 Carbonera-T.C. (Ent. Morelos-Saltillo), Tramo; 0+000 al 30+000	SAN LUIS POTOSÍ
155	PSV. Enrique Estrada	SAN LUIS POTOSÍ
156	Libramiento de Escuinapa	SINALOA
157	Circuito Exterior de Culiacán Tramo: Ent. Autopista Benito Juárez - Ent. Carr. Fed. MEX-015	SINALOA
158	PSV Entronque Estación Naranjo	SINALOA
159	PSV Entronque San José de la Brecha	SINALOA
160	PIV Entronque Compuertas	SINALOA
161	PSV Entronque Palos Blancos	SINALOA
162	PSV Entronque El Burrión	SINALOA

No.	Proyecto	Estado
163	Modernización de la carretera Culiacán-Los Mochis, tramo Pericos-Guamúchil del Km. 44+000 al 100+500	SINALOA
164	Entronque Libramiento de Mazatlán-El Quelite	SINALOA
165	PSV Entronque El Diez	SINALOA
166	PSV Entronque El Quemadito	SINALOA
167	Modernización de la carretera Culiacán-Los Mochis, tramo Guamúchil-Las Brisas del Km. 107+600 al 120+000	SINALOA
168	Modernización de la carretera Mazatlán-Culiacán del km. 174+490 al 180+000 y construcción de cuerpo derecho y camellón central del km. 180+000 al 192+380	SINALOA
169	PSV Entronque Villa Juárez	SINALOA
170	Modernización y ampliación carretera MEX 002, Tramo Cananea - Agua Prieta	SONORA
171	Carretera MEX-002 Ímuris-Agua Prieta, Tramo: Ímuris-Cananea	SONORA
172	Modernización de la Carretera Federal MEX 002 Janos - Agua Prieta, del km 78+000 al km 160+000	SONORA
173	Libramiento Oriente Nogales	SONORA
174	Construcción y Ampliación de la Carretera Estación Chontalpa-Entronque Autopista Las Choapas - Ocozocoautla	TABASCO
175	Coatzacoalcos-Villahermosa, Tr: Entr. Reforma- Villahermosa	TABASCO
176	VILLAHERMOSA - TEAPA, Tr. Villahermosa-Teapa Distribuidor Guayabal km 2+500	TABASCO

No.	Proyecto	Estado
177	Cárdenas-Huimanguillo; carretera: Malpaso-El Bellote	TABASCO
178	Estación Chontalpa - Huimanguillo, Tr. Carretera Malpaso - El Bellote	TABASCO
179	Entronque Ciudad Esmeralda (Primera Etapa)	TABASCO
180	Modernización y Ampliación de la carretera Villahermosa - Teapa del km 21+000 al km 61+550	TABASCO
181	Libramiento Estación Chontalpa	TABASCO
182	Libramiento Cárdenas	TABASCO
183	Macultepec - Frontera	TABASCO
184	Libramiento Arco Sur	TABASCO
185	Libramiento Paraíso	TABASCO
186	Cd. Victoria - Lím. Edos. N.L.	TAMAULIPAS
187	LIBRAMIENTO MEX II	TAMAULIPAS
188	Manuel-Aldama-Soto La Marina-Rayones	TAMAULIPAS
189	Los Reyes - Zacatepec, tramo: Cuapiaxtla - Zacatepec	TLAXCALA
190	Modernización de la Carretera: San Martin Texmelucan - Ocotoxco, tramo: El Molinito – Ocotoxco, del km 31+300 al km 35+000 y del km 111+800 al 115+000 del tramo carretero: Los Reyes, MexZacatepec, Pue.	TLAXCALA
191	Los Reyes - Zacatepec, Tramo: Calpulalpan - Sanctorum	TLAXCALA
192	Construcción del Distribuidor Vial: San Pablo del Monte, ubicado en el km 3+000	TLAXCALA

No.	Proyecto	Estado
193	Construcción del Libramiento Calpulalpan, del km 0+000 al km 230+000 km más 4 Entronques	TLAXCALA
194	Construcción de PSV La Magdalena Tlaltelulco	TLAXCALA
195	Construcción de PSV Tenancingo, ubicado sobre la carretera: Puebla – Santa Ana Chiautempan - El Molinito, km 8+720	TLAXCALA
196	Construcción de PSV Panzacola, ubicado sobre la carretera: Puebla – Santa Ana Chiautempan - El Molinito, km 13+160.	TLAXCALA
197	Construcción de PIV "El Carmen Xalpatlahuaya", km 16+000, y Paso Ganadero km 16+400	TLAXCALA
198	Construcción de los Entronques "Boulevard Gasoducto" km 9+000 y "Tepehitec - Cuauhtelulpan".	TLAXCALA
199	Construcción de Entronque a desnivel Mena y cruce F.F.C.C. con dos estructuras km 9+700,	TLAXCALA
200	Construcción de Puente Inferior Peatonal con rampas "San Diego Xalpatlahuaya", km 17+580.	TLAXCALA
201	Construcción de Entronque a desnivel "Parque Industrial CIX II"	TLAXCALA
202	Modernización de la carretera: Apizaco - Tlaxco para alojar una sección a 4 carriles, con longitud de 17 km.	TLAXCALA
203	Distribuidor: Calpulalpan - Apan y Modernización a cuatro carriles en 4.7 km, hasta entroncar con la autopista Arco Norte.	TLAXCALA
204	Construcción de Entronque la Trinidad Tenexyecac, sobre la autopista Tlaxcala – San Martín Texmelucan	TLAXCALA
205	Libramiento Metropolitano	TLAXCALA

No.	Proyecto	Estado
206	Acceso al Puerto de Veracruz	VERACRUZ
207	Modernización de la carretera federal MEX 180.Tramos San Andrés Tuxtla Catemaco y Cosoleacaque Jáltipan Acayucan. Primera Etapa	VERACRUZ
208	Entronque Allende-Entronque Nuevo Teapa	VERACRUZ
209	Ozuluama-Tampico	VERACRUZ
210	Cd. Valles-Tampico, Tramo: Ent. Lib. Tamuín-Ent. Pánuco.	VERACRUZ
211	Veracruz - Poza Rica Tramo: La Mancha - Laguna Verde	VERACRUZ
212	Carretera Federal La Tinaja - Sayula, Tramo: La Tinaja- Tuxtepec	VERACRUZ
213	Modernización de la carretera Valladolid Rio Lagartos, Tr: Tizimín Río Lagartos	YUCATÁN
214	MÉRIDA - CELESTÚN TRAMO: MÉRIDA - TETÍZ	YUCATÁN
215	MÉRIDA - CELESTÚN TRAMO: KINCHIL - CELESTÚN	YUCATÁN
216	RAMAL TETIZ - SISAL INCLUYENDO LIBRAMIENTO HUNUCMÁ	YUCATÁN
217	REHABILITACIÓN DEL PAVIMENTO DEL PERIFÉRICO DE MÉRIDA.	YUCATÁN
218	DISTRIBUIDOR VIAL AVENIDA 70 km 2+000 MERIDA - CELESTUM	YUCATÁN
219	ENTRONQUE A DESNIVEL CONKAL KM 4+000 MERIDA TIZIMIN	YUCATÁN
220	DISTRIBUIDOR VIAL CHENKÚ KM 27+500 PERIFERICO DE MERIDA	YUCATÁN



No.	Proyecto	Estado
221	DISTRIBUIDOR VIAL CHOLUL - SITPACH KM 2+500 MERIDA - TIZIMIN	YUCATÁN
222	ENTRONQUE A DESNIVEL CHEMAX, VALLADOLID - PUERTO JUAREZ	YUCATÁN
223	VALLADOLID - FELIPE CARRILLO PUERTO	YUCATÁN
224	MOTUL - TELCHAC PUERTO	YUCATÁN
225	UXMAL - E.C. CHENCOLLÍ - UMÁN	YUCATÁN
226	KANTUNIL - CHICHEN ITZÁ	YUCATÁN
227	Periférico Bicentenario,(Libramiento de Guadalupe- Zacatecas)	ZACATECAS
228	Modernización de la Carretera Jalpa-Límite de Estados Zac/Ags.	ZACATECAS
229	Entronque Colinas del Padre I	ZACATECAS
230	Modernización de la carretera Fresnillo-Jerez	ZACATECAS
231	Fresnillo-Valparaiso	ZACATECAS
232	Tlaltenango - Momax	ZACATECAS
233	Las Palmas-Límite de Estados Zacatecas/Durango	ZACATECAS
234	Modernización de la Carretera Federal Mex 045 Aguascalientes -Zacatecas Tramo: Cosio - Ojocaliente	ZACATECAS

# 4.2 Identificación y caracterización de la población o área de enfoque objetivo





Una vez definida el área de enfoque potencial se puede identificar a la parte de esta que puede ser atendida en un periodo de tiempo determinado, por lo cual para la atención de la problemática se puede definir al área de enfoque objetivo como:

## Proyectos de construcción y/o modernización de carreteras federales libres de peaje en México

Los proyectos de construcción y/o modernización de carreteras federales que serán atendidos en un determinado tiempo y bajo criterios de elegibilidad, son aquellos destinados a la construcción y/o modernización de carreteras federales libres de peaje en México.

El termino libres de peaje, se refiere aquellas carreteras que son de uso y dominio público, sin tener que pagar una cuota a ninguna institución pública y privada por transitar en ellas, estas carreteras son propiamente jurisdicción del Gobierno Federal, a quien le corresponde el financiamiento, construcción, modernización y conservación de dichas vías.

Dentro de sus características está que el proyecto de construcción y/o modernización de carretera federal libre de peaje debe tener registro en carretera de inversión, disponible para su consulta en la página de SHCP, https://www.secciones.hacienda.gob.mx/work/models/sci/cartera publica/#/busqueda.

Así mismo dichos proyectos deberán tener asignados recursos para llevar a cabo la liberación de Derecho de Vía, a través del Pp K048, lo cual los hace susceptibles de recibir supervisión durante el proceso de Liberación del Derecho de Vía, para que se cumplan las condiciones legales que brinden certeza sobre la tenencia de la Tierra, dichos proyectos en el ejercicio fiscal 2021 son los siguientes:

No	PROYECTO	ENTIDAD FEDERATIVA
1	Libramiento de Ensenada	BAJA CALIFORNIA
2	Programa Contingente de Liberación del Derecho de Vía para Carreteras Federales 2021	BAJA CALIFORNIA
3	La Paz-Ciudad Insurgentes, Tramo: km. 15+000 al Km. 209+000	BAJA CALIFORNIA SUR
4	Ampliación Puerto Escondido-Loreto	BAJA CALIFORNIA SUR
5	Ampliación La Paz-Pichilingue Tramo : Del km 9+000 al 17+000	BAJA CALIFORNIA SUR

No	PROYECTO	ENTIDAD FEDERATIVA
6	Programa Contingente de Liberación del Derecho de Vía para Carreteras Federales 2021	САМРЕСНЕ
7	Ampliación de la carretera Zacatecas- Saltillo del Km. 333+000 al Km. 343+400	COAHUILA
8	Programa Contingente de Liberación del Derecho de Vía para Carreteras Federales 2021	CHIAPAS
9	Libramiento Sur de Ciudad Cuauhtémoc	CHIHUAHUA
10	DURANGO-PARRAL, tramo: T. San Juan del Río-Matamoros	DURANGO
11	Programa Contingente de Liberación del Derecho de Vía para Carreteras Federales 2021	DURANGO
12	Programa Contingente de Liberación del Derecho de Vía para Carreteras Federales 2021	GUANAJUATO
13	Acapulco-Huatulco Tramo: El Cayaco-San Marcos	GUERRERO
14	Portezuelo Palmillas	HIDALGO
15	Pachuca - Huejutla, tramo: Cerro Colorado - Zacualtipán	HIDALGO
16	Programa Contingente de Liberación del Derecho de Vía para Carreteras Federales 2021	HIDALGO
17	Carretera 15 Jiquilpan - Guadalajara, Tramo: Tizapán El Alto - Jocotepec.	JALISCO
18	El Tuito-Melaque	JALISCO
19	Programa Contingente de Liberación del Derecho de Vía para Carreteras Federales 2021	JALISCO
20	Carretera Federal MEX 055 Toluca - PalmillasTramo: Km 62+000 al 132+000	MÉXICO

No	PROYECTO	ENTIDAD FEDERATIVA
21	Programa Contingente de Liberación del Derecho de Vía para Carreteras Federales 2021	MÉXICO
22	Libramiento de Maravatío	MICHOACÁN
23	Programa Contingente de Liberación del Derecho de Vía para Carreteras Federales 2021	MORELOS
24	Acayucan - Ent. La Ventosa	OAXACA
25	Oaxaca-Puerto Escondido-Huatulco	OAXACA
26	Programa Contingente de Liberación del Derecho de Vía para Carreteras Federales 2021	PUEBLA
27	Portezuelo Palmillas	QUERÉTARO
28	EL COLORADO - HIGUERILLASTramo: BERNAL - HIGUERILLAS	QUERÉTARO
29	Modernización de la carretera federal Mex- 085 Portezuelo- Cd. Valles	SAN LUIS POTOSÍ
30	Libramiento de Escuinapa	SINALOA
31	Libramiento Oriente Nogales	SONORA
32	Construccion y Ampliacion de la Carretera Estacion Chontalpa - Entronque Autopista Las Choapas -	TABASCO
33	VILLAHERMOSA - TEAPA, Tr. Villahermosa- Teapa Distribuidor Guayabal km 2+500	TABASCO
34	Programa Contingente de Liberación del Derecho de Vía para Carreteras Federales 2021	TABASCO
35	Programa Contingente de Liberación del Derecho de Vía para Carreteras Federales 2021	TLAXCALA

No	PROYECTO	ENTIDAD FEDERATIVA
36	Acceso al API Coatzacoalcos.	VERACRUZ
37	Ozuluama-Tampico	VERACRUZ
38	Modernización del Tramo Entronque Cabeza Olmeca Paso a Desnivel Tamaca	VERACRUZ
39	Programa Contingente de Liberación del Derecho de Vía para Carreteras Federales 2021	VERACRUZ
40	Ampliación de la Carretera Mérida - Chetumal. Primera Etapa.	YUCATÁN
41	Fresnillo-Valparaiso	ZACATECAS
42	Modernización de la carretera Fresnillo- Jerez.	ZACATECAS
43	Modernización de la Carretera Federal MEX- 045 Aguascalientes-Zacatecas, Tramos: Luis Moya- Ojocaliente	ZACATECAS
44	Programa Contingente de Liberación del Derecho de Vía para Carreteras Federales 2021	ZACATECAS

En los casos en donde los proyectos de carreteras federales libres de peaje ya se estén ejecutándose y aún no se cuenta con el Título de propiedad, dado que se está llevando la Liberación del Derecho de vía por jurisdicción contenciosa serán susceptibles de regularización, dado que es necesario que se acredite la propiedad del terreno a favor del Gobierno federal.





## 4.3 Cuantificación de la población o área de enfoque potencial y objetivo

Las áreas de enfoque que guarda el Pp G008 son cuantificadas en km como unidad de medida, pues cada proyecto emprendido comprende el trazo en km por el cual se llevara a cabo la construcción y/o modernización.

De manera detallada la metodología a emplear para la cuantificación del área de enfoque potencial del Pp G008, se encuentra en función de los proyectos carreteros de construcción y/o modernización a ejecutar que cuenten con Registro en Cartera de Inversión de la SHCP en el ejercicio fiscal. Dichos proyectos ya tienen especificado en el proyecto ejecutivo el trazo definitivo y por tanto los km que se ejecutaran mismos que se cuantifican como parte del área de enfoque objetivo que está presentando la necesidad.

Una vez identificados los proyectos de modernización a ejecutar con registro en cartera de inversión, se determina el área de afectación por la liberación del derecho de vía para el trazo de dichos proyectos carreteros, en donde se realiza un levantamiento a detalle y preciso de los predios afectados por el proyecto de modernización y/o ampliación, ya que estos suelen ser de propiedad privada, ejidal o comunal, por lo cual el Gobierno Federal busca obtener la propiedad de dichos terrenos, y en cuyo caso se apoya del Manual de Procedimientos para la Liberación del Derecho de Vía de Carreteras Federales para realizar las acciones técnicas y jurídicas tendientes a la adquisición de dichos predios, en cada uno de los siguientes casos:

- 1.Compra -venta de terrenos de propiedad particular.
- 2. Expropiación de terrenos de propiedad particular.
- 3. Expropiación de terrenos sujetos a régimen ejidal o comunal.
- 4. Deposito en garantía por la ocupación previa de terrenos ejidales o comunales.
- 5. Pago de bienes distintos a la tierra.
- 6. Cambio de destino de inmuebles a cargo de dependencias federales, sujetos al régimen de dominio público de la federación.
- 7. Adquisición de predios propiedad de organismos públicos descentralizados.
- 8. Pago de movimiento de instalaciones de obras inducidas.





Cada procedimiento contempla realizar el levantamiento topográfico de la superficie requerida, así como el plano de afectación, con la finalidad de identificar el estatus del área de terreno requerida y dirigir las gestiones necesarias para su liberación, es ahí donde, para cada proyecto se cuantifica los km necesarios a liberar.

Una vez determinados los Km necesarios a liberar, los centros SCT formulan una propuesta de recursos presupuestales para el programa de liberación de derecho de vía, para que sea considerada durante el proceso de programación-presupuestación anual. Esta propuesta deberá contener entre otra información: Las obras en que se aplicarán los recursos, los conceptos de gatos, calendario y la justificación correspondiente. Sin embargo, dado la complejidad del proceso de Liberación de Derecho de Vía, ya que contempla diferentes conceptos, así mismo que intervienen diferentes instancias, el proceso de liberación del Derecho de Vía se puede prolongar, por lo que los recursos solicitados pueden considerar proyectos ejecutados en ejercicios anteriores (Proyectos de continuidad), los cuales no fueron posible concluir en un solo ejercicio presupuestal dando como resultado que en esos casos particulares no se cubra la totalidad de los pagos necesarios para la Liberación de derecho de Vía.

En contexto a lo anterior, la metodología para cuantificar el área de enfoque objetivo está en función de los proyectos de modernización y/o ampliación de carreteras federales libres de peaje que se les otorgará recursos para la liberación de derecho de vía en el ejercicio fiscal, en cuyo caso se identifican los km que se podrán liberar, y que por tanto, dentro del procedimiento de liberación de derecho de vía de esos km y dada la complejidad del procedimiento es necesaria la supervisión y verificación por parte del Pp G008.

# 4.4 Frecuencia de actualización de la población o área de enfoque potencial y objetivo.

La actualización de la cuantificación de área de enfoque potencial y objetivo es llevada a cabo con una frecuencia anual, toda vez que el programa para la liberación de derecho de vía incluye todos aquellos proyectos con clave de cartera que serán llevados a cabo en el ejercicio subsecuente para la ampliación y/o modernización de carreteras federales libres de peaje.





### 5. ANÁLISIS DE ALTERNATIVAS

En este apartado del diagnóstico se presenta el análisis de las alternativas que inciden de manera directa en la mitigación de la necesidad identificada que se pretende revertir, a través de acciones precisas que contribuyan al cumplimiento de los objetivos planteados.

Bajo este contexto, el árbol de problemas describe como necesidad "Proyectos de modernización y/o ampliación de carreteras federales requieren cumplir con las condiciones legales que brinden certeza jurídica sobre la tenencia de la tierra respecto al derecho de vía", asimismo se identificaron 4 causas directas que dificultan revertirla; la primera es el "Desaprovechamiento de la asesoría especializada para llevar a cabo el proceso de liberación del derecho de vía", la segunda refiere a la "Normatividad obsoleta y deficiente", la tercera es la "Deficiente integración de los procesos jurídico administrativos para la liberación del Derecho de Vía" y la cuarta sobre las "Deficientes acciones de verificación y regularización de la Liberación del Derecho de Vía".

Consecuentemente en el ejercicio de transformación de las situaciones negativas del árbol de problemas a situaciones anheladas narradas en el árbol de objetivos en el que se estableció como objetivo "Proyectos de construcción y/o modernización de carreteras cumplen con las condiciones legales que brinden certeza jurídica sobre la tenencia de la tierra respecto al derecho de vía.", asimismo en el análisis de los medios se logró identificar cuatro alternativas que contribuyen de manera directa al cumplimiento del objetivo planteado, mismas que se valoraron de acuerdo a los siguientes aspectos.

- Nivel de incidencia en la solución del problema.
- El grado de interdependencia entra las acciones propuestas, agrupando las complementarias.
- Verificando la factibilidad (física, técnica presupuestaria e institucional) y,
- Que estén dentro del marco de la competencia de la Dependencia.

La primera alternativa que se identifico es el "Aprovechamiento de la asesoría especializada para llevar a cabo el proceso de liberación del derecho de vía", es importante mencionar que la adquisición de terrenos se compone por diferentes procesos, tramites y permisos entre los distintos entes de gobierno, mismos que derivan en actividades como: Investigación del registro de los predios, esta actividad se realiza para conocer bajo qué régimen de la propiedad se encuentran los terrenos a adquirir, propiedad privada, propiedad social (ejidal o comunal) o propiedad pública (bienes de



dominio público); asimismo una valoración de la tenencia de la tierra que logré identificar las condiciones legales que guarden los predios de manera que marquen la pauta al procedimiento mediante el cual se deberá liberar, posteriormente se procede a la ubicación de los posibles dueños, a través de visitas en las cuales se les hace de su conocimiento que sus bienes serán afectados por la construcción de la obra y se le informa de los requisitos y documentos que debe de presentar para la compra y venta; consecuentemente se realiza el deslinde del área afectada y comienzan las negociaciones de los montos indemnizatorios de conformidad al avaluó emitido por el Instituto de Administración y Avalúos de Bienes Nacionales (INDAABIN).

Para llevar a cabo estas acciones la SCT no cuenta con el suficiente personal, ni con los perfiles especializados en negociaciones o lo que derive a lo largo del proceso. Lo que resulta necesario contar con apoyo externo de empresas consultoras especialistas en el procedimiento de liberación de derecho de vía con el objetivo de contar con equipos multidisciplinarios que coadyuven en la transparencia, eficiencia y eficacia del procedimiento.

La segunda alternativa es contar con "Normatividad vigente y eficiente"; las condiciones entorno al proceso de liberación de derecho de vía exigen modificaciones a la normatividad vigente, debido a los contratiempos que generalmente se presentan a lo largo del proceso y que comprometen la ejecución de los proyectos como son: los tiempos prolongados de espera para el avalúo por parte del INDAABIN y la exclusividad para la fijación de precios de los bienes que adquiere el Gobierno Federal, pues muchas de la veces los avalúos son percibidos por los dueños de los predios afectados como bajos e injustos en relación con el valor comercial, creando resistencia en las negociaciones de compra venta y desconfianza en las autoridades.

Por otra parte, los procedimientos de expropiación son muy poco utilizados ya que la ley carece de reglamentos y especificaciones claras en los que se describa cuando es oportuno utilizar este método, esto debido a los posibles retrasos que pudieran generarse por juicios y amparos de los particulares. Otro de los obstáculos se presenta cuando el trazo del proyecto toca con un área ambiental protegida o se encuentran vestigios arqueológicos, ya que provoca la gestión de extensos tramites y el cumplimiento de permisos impuestos por el mismo Gobierno, traduciendo estas acciones en el retraso de inicio de las obras, modificaciones en el trazo de los proyectos o posponer la ejecución de los mismos.



La tercera alternativa es una "Eficiente integración de los procesos jurídico administrativos para la liberación del Derecho de Vía". Los tramites y requisitos que implica la liberación del Derecho de Vía, para cumplir con las condiciones legales que brinden certeza sobre la tenencia de la tierra, no solo le corresponden a la SCT, sino se involucran diferentes instituciones de la Administración Pública Federal que apoyan para que el procedimiento se realice de acuerdo a la normatividad y legislación aplicable, y en ocasiones también se llega a solicitar la intervención de Tribunales para desarrollar el procedimiento legal para la adquisición de los terrenos en donde se muestra resistencia, falta de acreditación de los dueños, entre otros conflictos.

Una cuarta alternativa es contar con "Convenientes acciones de verificación y regularización del Derecho de Vía", como ya se mencionó en la alternativa uno, la SCT puede apoyarse de servicios especializados para llevar a cabo el procedimiento de liberación de derecho de vía, lo cual implica realizar supervisión en el proceso de Liberación del Derecho de Vía, con el fin de garantizar la legitimidad de la adquisición, para cumplir con las condiciones legales que brinden certeza jurídica, y en el caso de detectar una posible desviación en el proceso, como lo es la intervención de un juez para la adquisición, dar la regularización del Derecho de Vía que de igual forma garantiza el cumplimiento de las condiciones legales que brinden certeza sobre la tenencia de la tierra.

De acuerdo con el análisis de este apartado se identificó que las acciones de la alternativa 1 son parte de la competencia del Pp K-048 "Servicios relacionados para la liberación de derecho de vía", ya que mediante este programa se contratan los servicios especializados con los apoya la SCT para realizar la liberación del Derecho de Vía, por lo tanto, es de su competencia el aprovechamiento de la asesoría especializada para llevar a cabo el proceso de liberación del derecho de vía, dejando tres alternativas factibles que contribuyen al cumplimiento del objetivo planteado en el árbol de objetivos. A continuación, se presenta la matriz de selección conforme a los criterios de valoración establecidos.





#### Matriz de Alternativas

Criterios de Valoración	Alternativa 2 Normatividad Vigente y Eficiente	Alternativa 3 Eficiente integración de los procesos jurídico administrativos para la liberación del derecho de vía.	Alternativa 4 Convenientes acciones de verificación y regularización de la LDV.
Menor costo de implementación.	2	2	3
Mayor financiamiento disponible.	2	2	3
Menor tiempo para obtener resultados.	1	1	3
Aceptación de la alternativa por parte de la población afectada	1	3	3
Mayor viabilidad técnica del programa.	2	2	3
Mayor capacidad institucional.	2	1	3
Mayor impacto institucional.	3	1	2
Mejores resultados esperados.	3	2	2
Total	16	14	22

Escala: 1=Peor; 2=Intermedio; 3=Mejor

Fuente: Elaboración Propia

Como se puede observar en la tabla anterior, el mayor puntaje lo obtiene la alternativa 4 "Convenientes acciones de verificación y regularización de la LDV" con 21 puntos, para cumplir con las condiciones legales que brinden certeza sobre la tenencia de la tierra. En el criterio de menor costo se considera la mejor opción, debido que los trabajos de verificación regularización se puede realizar a través del personal adscrito a las propias dependencias, mismo que no requiere de mucha capacitación para la encomienda ya que los trabajos de negociación y liberación corren a cargo del Pp K-048. Para la alternativa 2 el costo se estima alto ya que para la actualización de la normatividad se estaría realizado con personal altamente calificado y con una amplia experiencia, además de estudiar la



diferentes maneras de modificar la normatividad que dé certidumbre de justicia para ambas partes, en el proceso de adquisición de predios y la alternativa 3 implica también experiencia de personal de otras instituciones para llevarse a cabo.

En el criterio de menor tiempo para obtener resultados también se consideran las acciones de verificación, ya que para la alternativa "Normatividad vigente y eficiente" se lleva mayor tiempo proponer cambios en la normatividad dado que inciden diferentes instituciones y organismos que deberán de aprobar las modificaciones, además de correr el riesgo de no estar de acuerdo con las modificaciones lo que llevaría a desechar las actualizaciones, lo que implicaría la espera de tiempos prolongados en el cabildeo de la modificación de la normatividad; y la alternativa "Eficiente integración de los procesos jurídico administrativos para la liberación del derecho de vía", también se depende mucho de los tiempos en que las diferentes dependencias involucradas den respuesta a los tramites y solicitudes o para la emisión de documentos que les corresponde.

El criterio de mejores resultados la mejor opción resulto ser la alternativa "Normatividad vigente y eficiente" el adecuar la normatividad con base a la experiencia de los problemas que se han suscitado a lo largo de las últimas décadas permitiría agilizar los trámites y las gestiones para la adquisición de los predios logrando mejores resultados; pues actualmente la dificultad recae en la carencia de regulaciones normativas, procedimientos claros para la liberación de derecho de vía de acuerdo a él régimen de los predios y problemas jurídicos en la tenencia de la tierra.

## 6. DISEÑO DEL PROGRAMA PROPUESTO O CON CAMBIOS SUSTANCIALES

## 6.1 Modalidad del programa

De acuerdo con la necesidad identificada "Proyectos de construcción y/o modernización de carreteras federales requieren cumplir con las condiciones legales que brinden certeza jurídica sobre la tenencia de la tierra respecto al derecho de vía.", que pretende ser revertida mediante acciones de verificación y regularización de la liberación del derecho de vía y en congruencia con las definiciones de las modalidades de los programas de la Administración Pública Federal clasificadas en el Anexo 2 "Clasificación de Programas



Presupuestarios (Pp´s) del Manual de Programación y Presupuesto 2022<sup>11</sup>, al respecto se presenta la siguiente tabla con la clasificación del programa G008 "Liberación de derecho de vía".

Tipo Programa Presupuestario (TPP)	Grupo Programa Presupuestario (GPP)	Modalidad (MOD)	Programa Presupuestario	Características Generales
1.Programas	Desempeño de las	G – Regulación y	008 — Liberación	Actividades destinadas a la reglamentación, verificación e inspección de las actividades económicas y de los agentes del sector privado, social y público
Federales	Funciones	Supervisión	de derecho de Vía	

Como se puede verificar en la tabla anterior, la modalidad es coherente con las acciones de gestión, verificación y supervisión en la liberación del derecho de vía, así como regularización del mismo que realizan las Unidades Responsables de la operación del programa en función de sus atribuciones. Por otra parte, a manera enunciativa es de resaltar que la modalidad y denominación del programa fueron definidas con anterioridad a la elaboración del presente documento.

### 6.2 Diseño del Programa

El Pp G008, surge ante la necesidad de que los "Proyectos de construcción y/o modernización de carreteras federales requieren cumplir con las condiciones legales que brinden certeza jurídica sobre la tenencia de la tierra respecto al derecho de vía.", por tanto, cobra importancia un programa que centre sus esfuerzos para supervisar la Liberación del Derecho de Vía, así como regularizar el Derecho de Vía.

La necesidad identificada deriva que para disponer del Derecho de Vía para la ejecución o continuidad de los proyectos, se lleva a cabo un proceso el cual implica efectuar, según corresponda, la compra-venta de terrenos de propiedad particular, la expropiación de terrenos de propiedad particular, propiedad ejidal o comunal, los depósitos en garantía por la ocupación previa, el pago de bienes distintos a la tierra, la adquisición de predios

<sup>&</sup>lt;sup>11</sup> Anexos, Manual de Programación y Presupuesto 2020, disponible en: <a href="https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/486046/Anexos del Manual de Programacion y Presupuesto 2020.pdf">https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/486046/Anexos del Manual de Programacion y Presupuesto 2020.pdf</a>



propiedad de organismos públicos descentralizados, el pago por el movimiento de instalaciones y obras inducidas o el cambio de destinos de inmuebles a cargo de dependencias federales sujetos al régimen de dominio público de la federación, sin embargo, para cada una de las operaciones inmobiliarias que se efectúan para la liberación del Derecho de Vía, se debe de cumplir con la normatividad y la legislaciones aplicable en la materia.

Si bien la SCT como documento guía para la Liberación del Derecho de Vía se apoya del "Manual de Procedimientos para la Liberación del Derecho de Vía de Carreteras Federales", este se encuentra desactualizado, por lo que al ser consultado se debe tener presente las nuevas disposiciones que aplican para cada uno de los procedimientos.

En los casos de la compra- venta de propiedad privada, la legislación aplicable en la materia es Ley General de Bienes Nacionales, así como el Código Civil Federal, no obstante, al ser el gobierno el que efectúa la compra está sujeto a ciertas restricciones como la determinación de un avaluó y un presupuesto.

Para los casos de la propiedad comunal o ejidal, la legislación aplicable es la Ley Agraria, el Reglamento de la Ley Agraria en Materia de Ordenamiento de la Propiedad Rural y la Ley de Bienes Nacionales.

Invariablemente del tipo de propiedad y si se trata de compra- venta o expropiación, la adquisición de los Derecho de Vía está sujeta a un avalúo emitido por INDAABIN, los cuales generalmente no satisfacen las expectativas de los afectados.

Lo que se busca con la liberación del Derecho de Vía, es la obtención del Título de Propiedad a favor del Gobierno Federal cumpliendo con todas las condiciones legales que brinde la certeza sobre la tenencia de la tierra para poder ejecutar o dar continuidad al proyecto, sin embargo, entre problemas como propietarios renuentes a la negociación o predios en condición irregular, en condiciones de disputa, o alguna otra circunstancia desfavorable para la liberación, la liberación no avanza de la forma deseable, por tanto, se ha diseñado el programa con la finalidad de supervisar el proceso de acuerdo al marco jurídico y legal aplicable, tanto para llevar el procedimiento de liberación de derecho de vía requerido, como para identificar los factores que influyen negativamente al proceso y por tanto, tomar las medidas necesarias, como lo es en el caso cuando la liberación del Derecho de Vía se lleva a cabo por la vía contenciosa, la cual implica mayores recursos y tiempo dado que existe la intervención de jueces para dar una resolución, la cual



posteriormente tiene que ser atendida por la Dirección General de Carreteras, a través del G008.

Como se puede observar, la Liberación del Derecho de Vía es un proceso complejo y cubre diferentes conceptos, los Centros SCT son el vínculo principal entre los afectados de los predios y el Gobierno Federal, quien a su vez son asistidos por la Subdirección Jurídica y de Derecho de Vía, área adscrita a la Dirección General de Carreteras, si bien los Centros SCT son a quienes les corresponde dar inicio a los trámites para la adquisición y los pagos de terrenos, a través del Pp K048, independientemente, la SCT a través de la Dirección General de Carreteras, debe de llevar acabo la supervisión del proceso, a fin de garantizar que se cumplan con las condiciones legales que brinden certeza sobre la tenencia la tierra, o en su caso, la regularización del Derecho de Vía.

En contexto a lo anterior, de acuerdo a la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, en específico a su artículo 36.- "A la Secretaría de Comunicaciones y Transportes corresponde el despacho de los siguientes asuntos.

#### Fracciones:

XXI.- Construir y conservar los caminos y puentes federales, incluso los internacionales; así como las estaciones y centrales de autotransporte federal; XXII.- Construir y conservar caminos y puentes, en cooperación con los gobiernos de las entidades federativas, con los municipios y los particulares;

Bajo esta lógica, en su Reglamento Interior la SCT manifiesta en su *artículo 17. Que Corresponde a la Dirección General de Carreteras.* 

I. Participar en la planeación, coordinación y evaluación de los programas carreteros para la construcción y modernización de la red federal de carreteras, así como para la construcción, modernización, reconstrucción y conservación de los caminos rurales y alimentadores;

V. Coordinar las acciones de carácter técnico tendentes a la liberación del derecho de vía en carreteras y puentes federales, con la participación de los Centros SCT y, en su caso, de las autoridades competentes de las entidades federativas; y, con la Dirección General de Autotransporte Federal, en aquellos casos que se refieran al uso del derecho de vía para la instalación de servicios relacionados con el autotransporte federal como paradores, centros fijos de verificación de peso y dimensiones y los demás servicios previstos en los ordenamientos aplicables;

VI. Coadyuvar con los Centros SCT y las autoridades competentes de las entidades federativas para que los trámites relativos a la adquisición, ocupación y





regularización del derecho de vía se lleven a cabo de acuerdo con las disposiciones aplicables;

De conformidad a lo antes expuesto se asume que la operación del Pp G-008 se realiza a través de la Dirección General de Carreteras en coordinación con los Centros SCT<sup>12</sup>.

Clave	Dependencia	Clave	Dependencia
210	Dirección General de Carreteras	637	Centro SCT Morelos
621	Centro SCT Aguascalientes	638	Centro SCT Nayarit
622	Centro SCT Baja California	639	Centro SCT Nuevo León
623	Centro SCT Baja California Sur	640	Centro SCT Oaxaca
624	Centro SCT Campeche	641	Centro SCT Puebla
625	Centro SCT Coahuila	642	Centro SCT Querétaro
626	Centro SCT Colima	643	Centro SCT Quintana Roo
627	Centro SCT Chiapas	644	Centro SCT San Luis Potosí
628	Centro SCT Chihuahua	645	Centro SCT Sinaloa
630	Centro SCT Durango	646	Centro SCT Sonora
631	Centro SCT Guanajuato	647	Centro SCT Tabasco
632	Centro SCT Guerrero	648	Centro SCT Tamaulipas
633	Centro SCT Hidalgo	649	Centro SCT Tlaxcala
634	Centro SCT Jalisco	650	Centro SCT Veracruz
635	Centro SCT México	651	Centro SCT Yucatán
636	Centro SCT Michoacán	652	Centro SCT Zacatecas

## 6.2.1 Previsiones para la integración y operación del padrón de beneficiarios

Dado el problema identificado, la modalidad, operación y área de enfoque potencial y objetivo del programa, no se considera factible la integración del padrón de beneficiarios, esto en congruencia con lo descrito en el artículo 2, fracción I, Beneficiarios: Personas físicas o morales, públicas o privadas y, en general, quien reciba subsidios y apoyos presupuestarios, por haber cumplido con los criterios de elegibilidad y con los

https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/198050/Reglamento\_Interior\_de\_SCT.pdf



Avenida de los Insurgentes Sur 1089, Colonia Noche Buena, C.P. 03720, Alcaldía Benito Juárez, CDMX. T: 01 (55) 5723 9300 www.gob.mx/sct

<sup>&</sup>lt;sup>12</sup> Los Centros SCT son las representaciones de la Secretaría en cada uno de los Estados que integran la Federación, Articulo 43, Reglamento Interior de la SCT, disponible en:



requerimientos establecidos en las disposiciones aplicables relativas a los Programas de la Administración Pública Federal; del Decreto por el que se crea el Sistema Integral de Información de Padrones de Programas Gubernamentales, de la Secretaría de la Función Pública<sup>13</sup>, en función a que el programa no entrega subsidios o apoyos a personas físicas o morales como se manifiesta en los lineamientos.

Sin embargo, si cuenta con un listado de aquellos proyectos de construcción y/o modernización de carreteras federales libres de peaje que requieren de Liberación de Derecho de Vía para su construcción, mismo que funciona como insumo para la planeación estratégica.

## 6.3 Matriz de indicadores para resultados

Acorde a la aplicación de la Metodología del Marco Lógico, la Matriz de Indicadores para Resultados se integra como una de las etapas para la adecuada implementación de está, misma que funge como herramienta de planeación estratégica que permite vinculara los distintos instrumentos para el diseño, organización, ejecución, seguimiento, evaluación y mejora de los programas, que en forma resumida y sencilla<sup>14</sup>.

- Establece con claridad los objetivos del Pp y su alineación con los objetivos de la planeación nacional y sectorial.
- Incorpora los indicadores que miden los objetivos y resultados esperados, y que son también un referente para el seguimiento y la evaluación;
- Identifica los medios para obtener y verificar la información de los indicadores;
- Describe los bienes y servicios que entrega el programa a la sociedad, para cumplir su objetivo, así como las actividades e insumos para producirlos; e
- Incluya supuestos sobre los riesgos y contingencias que puede afectar el desempeño del programa<sup>15</sup>.



Avenida de los Insurgentes Sur 1089, Colonia Noche Buena, C.P. 03720, Alcaldía Benito Juárez, CDMX. T: 01 (55) 5723 9300 www.gob.mx/sct

<sup>&</sup>lt;sup>13</sup> Decreto por el que se crea el Sistema Integral de Información de Padrones de Programas Gubernamentales, disponible en: <a href="https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/2805/decreto-decreacion-siipp-g-120106.pdf">https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/2805/decreto-decreacion-siipp-g-120106.pdf</a>

<sup>&</sup>lt;sup>14</sup> Guía de para el diseño de la Matriz de Indicadores para resultados, disponible en: <a href="http://www.shcp.gob.mx/EGRESOS/PEF/sed/Guia%20MIR.pdf">http://www.shcp.gob.mx/EGRESOS/PEF/sed/Guia%20MIR.pdf</a>
<sup>15</sup> Idem.

ESTRUCTURA ANALÍTICA DEL Pp G008			DICADORES PARA ILTADOS
PROBLEMATÍCA	SOLUCIÓN	NIVEL	RESUMEN
(Árbol de problemas)	(Árbol de objetivos)		NARRATIVO
EFECTOS	FINES		
<ul> <li>Limitado impulso a la economía a través de infraestructura carretera.</li> <li>Incremento en los costos de construcción de infraestructura carretera.</li> <li>Retraso constante en la conclusión de proyectos carreteros.</li> <li>Continuas modificaciones al proyecto ejecutivo por cambio de trazo.</li> <li>Incertidumbre en la petición de los pagos de los predios.</li> <li>Predios que conforman el Derecho de Vía en estado irregular.</li> <li>Incremento en los tiempos de ocupación de los predios que comprenden la LDV.</li> <li>Alta promoción de amparos, juicios y demandas de particulares, propietarios y ejidatarios.</li> <li>Rigidez en la aplicación de la Ley de Expropiación.</li> <li>Demora en la obtención de Títulos de propiedad a favor del Gobierno Federal.</li> </ul>	<ul> <li>Impulso a la economía a través de infraestructura carretera.</li> <li>Disminución de los costos de construcción de infraestructura carretera.</li> <li>Avance constante en la conclusión de proyectos carreteros.</li> <li>Proyecto ejecutivo sin cambios de trazo.</li> <li>Certidumbre en la petición de los pagos de los predios.</li> <li>Predios que conforman el Derecho de Vía en estado regular.</li> <li>Disminución en los tiempos de ocupación de los predios que comprenden la LDV.</li> <li>Baja promoción de amparos, juicios y demandas de particulares, propietarios y ejidatarios.</li> <li>Flexibilidad en la aplicación de la Ley de Expropiación.</li> <li>Agilidad en la obtención de Títulos de propiedad a favor del Gobierno Federal.</li> </ul>	FIN	-Contribuir al bienestar social mediante la construcción y modernización de infraestructura carretera accesible, segura, eficiente y sostenible, que conecte a las personas de cualquier condición, con visión de desarrollo regional e intermodal.
PROBLEMA -Área de enfoque	OBJETIVO -Área de enfoque		-Proyectos de construcción y/o modernización
Proyectos de construcción y/o modernización de carreteras federales.	Proyectos de construcción y/o modernización de carreteras federales.	PROPÓSITO	de carreteras federales cumplen con las condiciones
-Descripción del problema:  Requieren cumplir con las	-Descripción del resultado esperado:		legales que brinden certeza

ESTRUCTURA ANALÍT		DICADORES PARA LTADOS	
condiciones legales que brinden certeza jurídica sobre la tenencia de la tierra respecto al derecho de vía.	Cumplen con las condiciones legales que brinden certeza jurídica sobre la tenencia de la tierra respecto al derecho de vía.		jurídica sobre la tenencia de la tierra respecto al derecho de vía.
CAUSAS  1. Limitada supervisión durante el proceso de liberación del derecho de vía.  2. Limitado cumplimiento de las resoluciones judiciales para la acreditación de la propiedad en favor del Estado.	MEDIOS  1. Adecuada supervisión durante el proceso de liberación del derecho de vía.  2. Oportuno cumplimiento de las resoluciones judiciales para la acreditación de la propiedad a favor del Estado.	COMPONENTE S	-Supervisión al derecho de vía realizadaRegularización de predios a través de resoluciones judiciales atendidas.
CAUSAS INDIRECTAS  1.1 Insuficiente seguimiento a la información de los avances en la liberación del derecho de vía.  2.1 Insuficiente atención de predios que requieren ser regularizados por la vía contenciosa.	MEDIOS INDIRECTOS  1.1 Apropiado seguimiento a la información de los avances en la liberación del derecho de vía.  2.1 Suficiente atención de predios que requieren ser regularizados por la vía contenciosa.	ACTIVIDADES	-Visitas de supervisión a las Unidades AdministrativasAtención de resoluciones judiciales.

<b>NIVEL DE LA MIR</b>	OBJETIVO	RIESGO	SUPUESTO
FIN	Contribuir al bienestar social mediante la construcción y modernización de infraestructura carretera accesible, segura, eficiente y sostenible, que conecte a las personas de cualquier condición, con visión de desarrollo regional e intermodal.	Crisis financiera que ponga en riesgo la ejecución de los proyectos de ampliación y modernización de carreteras federales libres de peaje	Existen finanzas públicas sanas que permitan la ejecución de proyectos de carreteras federales.



NIVEL DE LA MIR	OBJETIVO	RIESGO	SUPUESTO
PROPÓSITO	Proyectos de construcción y/o modernización de carreteras federales cumplen con las condiciones legales que brinden certeza jurídica sobre la tenencia de la tierra respecto al derecho de vía.	Los proyectos en su ejecución presenten contratiempos, técnicos, financieros, sociales y/o ambientales.	Los proyectos de construcción y/o modernización de carreteras federales son ejecutados sin contratiempos, técnicos, financieros y/o ambientales.
COMPONENTE	-Supervisión al derecho de vía realizada. -Regularización de predios a través de resoluciones judiciales atendidas.	Que las Instituciones Registro Agrario Nacional y el Registro Público de la Propiedad, no emitan los títulos de propiedad y cesión correspondientes.	Las instituciones del Registro Agrario Nacional y el Registro Público de la Propiedad emiten los títulos de propiedad y cesión sin precedentes.
ACTIVIDAD	-Visitas de supervisión a las Unidades Administrativas. -Atención de resoluciones judiciales.	Que la Unidades Administrativas involucradas en el proceso de LDV no colaboren con las Unidades Ejecutoras de los proyectos.  Que los tribunales no emitan las resoluciones correspondientes en tiempo y forma.	Unidades Administrativas y Ejecutoras se coordinan para la liberación del derecho de vía de los proyectos.  Autoridades encargadas de los procedimientos contenciosos emiten las resoluciones en tiempo y forma.

VERIFICACIÓN DE LA LÓGICA VERTICAL.					
Fin		Supuesto			
Contribuir al bienestar		Existen finanzas públicas sanas		Crecimiento Económico	у
social mediante la	١.	que permitan la ejecución de		Bienestar Social.	
construcción,	+	proyectos de carreteras federales	=		
modernización y		libres de peaje.			FET

de

conservación

infraestructura carretera accesible, segura, eficiente y sostenible, que conecte a las personas de cualquier condición, con visión de desarrollo regional e intermodal.				
Propósito Proyectos de construcción y/o modernización de carreteras federales cumplen con las condiciones legales que brinden certeza jurídica sobre la tenencia de la tierra respecto al derecho de vía.	+	Los proyectos de construcción y/o modernización de carreteras federales son ejecutados sin contratiempos, técnicos, financieros y/o ambientales.	П	Fin  Contribuir al desarrollo económico incluyente mediante liberación de derecho de vía para la ejecución de proyectos de modernización y/o ampliación de carreteras federales libres de peaje en México.
Componente -Supervisión a la liberación del derecho de vía realizadaRegularización de predios a través de resoluciones judiciales atendidas.	+	Supuesto  Las instituciones del Registro Agrario Nacional y el Registro Público de la Propiedad emiten los títulos de propiedad y cesión de los predios afectados sin precedentes.	=	Propósito Proyectos de construcción y/o modernización de carreteras federales cumplen con las condiciones legales que brinden certeza jurídica sobre la tenencia de la tierra respecto al derecho de vía.
Actividad  -Visitas de supervisión a las Unidades Administrativas.  -Atención de resoluciones judiciales.	+	Supuesto Unidades Administrativas y Ejecutoras se coordinan para la liberación del derecho de vía de los proyectos.  Autoridades encargadas de los procedimientos contenciosos emiten las resoluciones en tiempo y forma.	II	Componente -Supervisión a la liberación del derecho de vía realizadaRegularización de predios a través de resoluciones judiciales atendidas.





### 7. ANÁLISIS DE SIMILITUDES Y COMPLEMENTARIEDADES

De acuerdo con el análisis de los objetivos y el área de enfoque objetivo de los programas de la Administración Pública Federal que fueron considerados en la Estructura Programática a emplear en el proyecto de Presupuesto de Egresos 2020<sup>16</sup>, así como con las definiciones de "similitudes o coincidencias y complementariedades" descritas en los aspectos a considerar para la elaboración del diagnóstico de los programas presupuestarios de nueva creación o con cambios sustanciales que se propongan incluir en la Estructura Programática del Presupuesto de Egresos de la Federación <sup>17</sup>.

En este contexto se identificó que el Pp G-008 "Derecho de Vía" tiene complementariedad con el Pp K-048 "Servicios relacionados para la Liberación del Derecho de Vía" esto en función que ambos programas tienen como área de enfoque objetivo los "Proyectos de Construcción y/o Modernización de Carreteras", Sin embargo, la operación y los componentes que producen son diferentes e indispensables para alcanzar sus objetivos.

- Objetivo del Pp G-008 "Derecho de Vía" se describe como: "Proyectos de construcción y/o modernización de carreteras federales cuentan con regulación del derecho de vía que brinda certeza jurídica sobre la tenencia de la tierra.".
- Objetivo del Pp K-048 "Servicios relacionados para la Liberación del Derecho de Vía" se describe como: "Contratación de todo tipo de servicios necesarios para llevar a cabo las acciones de liberación del derecho de vía, que permita contar con el área requerida para llevar a cabo la construcción y/o modernización de carreteras, a través de la adquisición de terrenos de propiedad particular o expropiación ejidal o comunal".

De acuerdo con el numeral 4.7 Análisis de similitudes o complementariedades, de los Aspectos a considerar para la elaboración del diagnóstico de los programas presupuestarios de nueva creación o con cambios sustanciales que se propongan incluir en la Estructura Programática del Presupuesto de Egresos de la Federación de fecha 29 de agosto de 2019, disponible en:

https://www.coneval.org.mx/Evaluacion/MDE/Documents/Oficio\_VQZ.SE.164.19.pdf

Avenida de los Insurgentes Sur 1089, Colonia Noche Buena, C.P. 03720, Alcaldía Benito Juárez, CDMX.
T: 01 (55) 5723 9300 www.gob.mx/sct

<sup>&</sup>lt;sup>16</sup> Estructura Programática a emplear en el proyecto de Presupuesto de Egresos 2020, disponible en: <a href="https://www.ppef.hacienda.gob.mx/work/models/PPEF/2020/estructura programatica/1 EstructurasProgramaticas paraPPEF2020.pdf">https://www.ppef.hacienda.gob.mx/work/models/PPEF/2020/estructura programatica/1 EstructurasProgramaticas paraPPEF2020.pdf</a>

<sup>&</sup>lt;sup>17</sup> Las similitudes o coincidencias: Programas vigentes de la Administración Pública Federal (APF), que cuenten con objetivos similares al programa propuesto o con cambios sustanciales. Complementariedades: Programas que cuenten con la misma población o área de enfoque objetivo respecto al programa propuesto o cambios sustanciales.



Cabe hacer mención que el Pp G-008 participa en la verificación y supervisión a la gestión del proceso de liberación del derecho de vía y el Pp K-048 participa en la contratación de todo tipo de servicios y/o asesorías que demande el proceso, así como el pago del valor de los predios a adquirir para la ejecución de los proyectos de construcción y/o modernización de las carreteras federales libres de peaje.

- Así mismo, se identificó complementariedad con el Pp K-003, programa diseñado para ejecutar los proyectos de modernización y/o ampliación de carreteras federales libres de peaje en México, y, por tanto, de ser necesario se requerirá de la intervención del Pp G-008 para la verificación y supervisión a la gestión del proceso de liberación de derecho de vía, antes de que estos se lleven a cabo, a fin de garantizar que el espacio en donde se ejecutaran las obras se encuentra disponible y así evitar retrasos que repercutan mayores costos o incluso el impedimento para realizar la carretera. Objetivo del Pp G-008 "Derecho de Vía" se describe como: "Proyectos de construcción y/o modernización de carreteras federales cuentan con regulación del derecho de vía que brinde certeza jurídica sobre la tenencia de la tierra.".
- Objetivo del Pp K003 "Proyectos de construcción de carreteas" se describe como:
   "Red Federal de Carreteras Libres de peaje presenta eficiente conectividad vial entre nodos logísticos y principales ciudades del país".

Considerando que para la construcción o modernización de una carretera federal libre de peaje, las cuales tienen una importancia para el desarrollo del país permitiendo una conectividad integral, el que existan mayores y mejores carreteras es de suma importancias, sin embargo, su ejecución implica un proceso en donde se involucran diferentes elementos de diferentes indoles, entre ellos la liberación de derecho de vía, por lo cual para el Pp K003 es necesaria e indispensable la intervención del Pp G008.

#### 8. PRESUPUESTO

La operación del Pp G008 se lleva acabo con una sola fuente de financiamiento la de recursos fiscales, en este sentido la Dirección General de Carreteras en conjunto con los 31 Centros SCT estimaron la cantidad de \$438,385,650.00 para el ejercicio fiscal 2021 de los cuales el 98% es para servicios personales y solo el 2% para gastos de operación, mismos que fueron solicitados y se encuentran registrados en el PPEF 2021.



#### Presupuesto Requerido por Capitulo de Gasto

Definición	Monto
Servicios personales	431,344,097.00
Gastos de Operación	7,041,553.00
Total	438,385,650.00

A continuación, se presenta los recursos estimados por Unidad Responsable para la operación del programa.

Presupuesto Requerido 2020 por Unidad Responsable.

Unidad	Monto
210 Dirección General de	
Carreteras	\$122,336,200
621 Centro SCT Aguascalientes	\$4,451.751
622 Centro SCT Baja California	\$6,709,517
623 Centro SCT Baja California	
Sur	\$5,438,643
624 Centro SCT Campeche	\$8,998,375
625 Centro SCT Coahuila	\$9,660,306
626 Centro SCT Colima	\$5,872,539
627 Centro SCT Chiapas	\$18,443,586
628 Centro SCT Chihuahua	\$9,776,096
630 Centro SCT Durango	\$8,887,740
631 Centro SCT Guanajuato	\$5,799,748
632 Centro SCT Guerrero	\$17,808,422
633 Centro SCT Hidalgo	\$11,700,818
634 Centro SCT Jalisco	\$6,856,130
635 Centro SCT México	\$10,770,911
636 Centro SCT Michoacán	\$13,268,015
637 Centro SCT Morelos	\$2,923,761
638 Centro SCT Nayarit	\$7,622,913
639 Centro SCT Nuevo León	\$7,253,420
640 Centro SCT Oaxaca	\$13,724,837
641 Centro SCT Puebla	\$10,026,362
642 Centro SCT Querétaro	\$8,296,007
643 Centro SCT Quintana Roo	\$6,828,193





644 Centro SCT San Luis Potosí	\$11,610,429
645 Centro SCT Sinaloa	\$14,141,809
646 Centro SCT Sonora	\$10,777,448
647 Centro SCT Tabasco	\$11,819,630
648 Centro SCT Tamaulipas	\$16,871,139
649 Centro SCT Tlaxcala	\$7,256,068
650 Centro SCT Veracruz	\$20,876,858
651 Centro SCT Yucatán	\$10,076,812
652 Centro SCT Zacatecas	\$11,501,167
Total	\$438,385,650





### 9. BIBLIOGRAFÍA

- Alvarado Nolivos, Diana Carolina. (2014). La Expropiación y su marco normativo en el Ecuador http://dspace.utpl.edu.ec/handle/123456789/20043
- Derechos de propiedad en carreteras públicas, un saneamiento pendiente https://revistas.pucp.edu.pe/index.php/derechoadministrativo/article/view/13450
- Directrices para la Elaboración y Aplicación de Planes de Compensación y Reasentamiento Involuntario para Proyectos de Infraestructura de Transporte <a href="https://www.senace.gob.pe/wp-content/uploads/2016/10/NAS-4-11-05-RD-007-2004-MTC-16.pdf">https://www.senace.gob.pe/wp-content/uploads/2016/10/NAS-4-11-05-RD-007-2004-MTC-16.pdf</a>
- Ley De Caminos
   https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2012/10/12-03-2011 Especial LEY-DE-CAMINOS.pdf
- Marco De Política De Reasentamiento.
   <a href="https://ewsdata.rightsindevelopment.org/files/documents/97/WB-P144597">https://ewsdata.rightsindevelopment.org/files/documents/97/WB-P144597</a> G5eYXVB.pdf
- Merma Blanco, Gloria. El derecho de vía y su importancia en la red vial fundamental en el estado boliviano, Universidad Mayor de San Andrés https://biblio.flacsoandes.edu.ec/libros/digital/53438.pdf
- Mier y Terán, Carlos; Planeación integral y prospectiva del transporte. Disponible en: <a href="https://es.slideshare.net/AcademiaDeIngenieriaMx/planeacin-integral-y-prospectiva-del-transporte">https://es.slideshare.net/AcademiaDeIngenieriaMx/planeacin-integral-y-prospectiva-del-transporte</a>
- Ortiz Hernán, Sergio; Caminos y transportes mexicanos al comenzar el siglo XIX.
   Disponible en: http://revistas.bancomext.gob.mx/rce/magazines/510/6/RCE10.pdf





- Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, consultado 15-10-2019. Disponible: http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/regla/n161.pdf
- Reglamento a La Ley De Caminos De La Republica Del Ecuador
   <a href="http://www.pedromoncayo.gob.ec/documentos/base\_legal/a2%2028%20Reglame">http://www.pedromoncayo.gob.ec/documentos/base\_legal/a2%2028%20Reglame</a>
   <a href="http://www.pedromoncayo.gob.ec/documentos
- Reglamento Ley Sistema Infraestructura Vial Del Transporte Terrestre
   https://www.gob.ec/sites/default/files/regulations/2018 10/LOTAIP 8 REGLAMENTO-LEY-ORGANICA-SISTEMA-INFRAESTRUCTURA-VIAL-DEL-TRANSPORTE.pdf
- Secretaría de Comunicaciones y Transportes (2015); El caminero en la historia,
   Comunicado 472 de la Dirección General de Comunicación Social. Disponible en:
   <a href="http://www.sct.gob.mx/uploads/media/COMUNICADO-472-2015.pdf">http://www.sct.gob.mx/uploads/media/COMUNICADO-472-2015.pdf</a>
- Secretaria de Comunicaciones y Transportes; Guía de procedimientos y técnicas para la conservación de carreteras en México, (2014). Disponible en: http://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGST/Guias/guia-conser-2016.pdf
- Senado de la república; Iniciativa en defensa de la economía y seguridad de los usuarios de carreteras y caminos de cuota en México. Disponible en: <a href="https://infosen.senado.gob.mx/sgsp/gaceta/64/1/2019-02-08-1/assets/documentos/Ini">https://infosen.senado.gob.mx/sgsp/gaceta/64/1/2019-02-08-1/assets/documentos/Ini</a> PT caminos cuota de mexico.pdf
- Vargas Hernández, José Guadalupe; Perspectivas del Institucionalismo y Neoinstitucionalismo.
   Disponible en: https://www.uv.mx/iiesca/files/2012/12/perspectivas2008-1.pdf





## ANEXO 1 FICHA CON DATOS GENERALES DEL PROGRAMA PROPUESTO O CON CAMBIOS SUSTANCIALES

#### **09 COMUNICACIONES Y TRANSPOTES**

Modalidad del Programa: G

Denominación del Programa: Derecho de Vía

**Unidades Responsables:** 

Denominación de la UR Funciones de cada UR respecto al progr					
	propuesto o con cambios sustanciales				
210 Dirección General de Carreteras	Coordinar las acciones de carácter técnico tendentes a la liberación del derecho de vía en carreteras, con la participación de los Centros SCT y, en su caso, de las autoridades competentes de las entidades federativas Coadyuvar con los Centros SCT y las autoridades competentes de las entidades federativas para que los trámites relativos a la adquisición, ocupación y regularización del derecho de vía se lleven a cabo de acuerdo con las disposiciones aplicables;				
621 Centro SCT Aguascalientes	Representar a la Secretaría ante los				
622 Centro SCT Baja California	gobiernos de los estados y municipios y				
623 Centro SCT Baja California Sur	organizar los servicios técnicos de apoyo y,				
624 Centro SCT Campeche	cuando se lo soliciten, brindarles asesoría y				
625 Centro SCT Coahuila	asistencia para la elaboración y ejecución de				
626 Centro SCT Colima	proyectos;				
627 Centro SCT Chiapas	Ejecutar los programas de descentralización,				
628 Centro SCT Chihuahua	desconcentración, modernización y				
630 Centro SCT Durango	simplificación, así como vigilar, promover,				
631 Centro SCT Guanajuato	supervisar y ejecutar los programas de la				
632 Centro SCT Guerrero	Secretaría, en la entidad federativa de su				
633 Centro SCT Hidalgo	adscripción, de conformidad con las normas				
634 Centro SCT Jalisco	e instrucciones que determine la				
635 Centro SCT México	Coordinación General de Centros SCT,				
636 Centro SCT Michoacán	conjuntamente con las unidades				
637 Centro SCT Morelos	administrativas centrales				

638 Centro SCT Nayarit	
639 Centro SCT Nuevo León	
640 Centro SCT Oaxaca	
641 Centro SCT Puebla	
642 Centro SCT Querétaro	
643 Centro SCT Quintana Roo	
644 Centro SCT San Luis Potosí	
645 Centro SCT Sinaloa	
646 Centro SCT Sonora	
647 Centro SCT Tabasco	
648 Centro SCT Tamaulipas	
649 Centro SCT Tlaxcala	
650 Centro SCT Veracruz	
651 Centro SCT Yucatán	
652 Centro SCT Zacatecas	

#### Recursos presupuestarios requeridos para el primer año de operación

Capítulo	Monto en pesos
	corrientes
Servicios personales	431,344,097.00
Gastos de Operación	7,041,553.00
TOTAL	438,385,650.00

#### Fuente u origen de los recursos

Fuente de Recursos	Porcentaje respecto al presupuesto
	estimado
Recursos Fiscales	100.0
Otros Recursos	0.0
Total	100.0

Estimación de las metas en el primer año de operación del programa para los indicadores de nivel de fin, propósito, componente y actividad de la MIR



Nivel	Nombre del Indicador	Meta Porcentual Estimada	
Fin	Porcentaje de crecimiento de la red carretera federal.	0.06	
Propósito	Tasa de crecimiento de títulos de acreditación de predios a favor del estado.	5.00	
Componente 1	Porcentaje de cumplimiento de supervisiones efectuadas a la LDV, de proyectos de construcción y/o modernización de carreteras federales.	100.00	
Componente 2	Porcentaje de registro de los predios regularizados por la vía contenciosa.	100.00	
Actividades 1. a	Actividades 1. a Porcentaje de avance del programa de supervisión.		
Actividades 1. b	Porcentaje seguimiento a los reportes de avance de liberación del derecho de vía.	100.00	
Actividades 2	Actividades 2 Porcentaje de atención a las resoluciones de los predios.		





	SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES	SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES
Explicación	La operación de este programa consiste en contratar asesoría especializada en liberación de derecho de vía, con el fin agilizar los trámites correspondientes, asimismo el propio pago del valor de los predios afectados.	En el Pp K003 está diseñado para la construcción y/o modernización de carreteras federales libres de peaje, las cuales de ser necesario requerirán de la intervención del Pp G008, a fin de que se verifique la oportuna gestión de la liberación del la liberación accesario requerirán del la liberación del disconstrucción del la liberación del designado del la liberación del
¿Este programa se complementaría con el programa propuesto?	.is	<u>iS</u>
¿Este programa presentaría riesgos de similitud con el programa propuesto?		
¿Este presentai similitud programa	O <sub>N</sub>	o Z
Cobertura geográfica	Nacional	Nacional
ea de ⁄o	de y/o	de de se
Población o área de enfoque objetivo	Proyectos construcción modernización	Red Federal de Carreteras Libres de Peaje

**ANEXO 2 COMPLEMEN TARIEDADES COINCIDENCI AS ENTRE PROGRAMAS** 







Propósito	Contratación de todo tipo de servicios necesarios para llevar a cabo las acciones de liberación del derecho de vía, que permita contar con el área requerida para llevar a cabo la construcción y/o modernización de carreteras, a través de la adquisición de terrenos de propiedad particular o expropiación ejidal o comunal	Red Federal de Carreteras Libres de Peaje presenta eficiente conectividad vial entre nodos logísticos y principales ciudades del país.
Dependencia / Entidad	Dirección General de Carreteras	Dirección General de Carreteras
Nombre del Programa	K-048 Servicios relacionados para la Liberación del Derecho de Vía	K-003 Proyectos de construcción de carreteras





#### **ANEXO 3 MATRIZ DE INDICADORES PARA RESULTADOS**

		Detalle de la	Matriz					
Ramo:		9 - Comunicaciones y Transportes	Maurz					
Unidad Responsable: Clave y Modalidad del Pp:	210 - Dirección General de Carreteras  G-Regulación y Supervisión  1 Supervisión Supervisi							
Denominación del Pp:	G-008 Lberación del Derocha de Via							
Finalidad:		3 - Desarrollo Económico	uncional:					
Función: Subfunción:	5 - Transporte   - Tr							
Actividad Institucional:		3 - Carreteras eficientes, seguras y suficientes						
	Objetivo	Fin		Orden			Supuestos	
Contribuir al bienestar social mediante la construcción y modernización de infraestructura carretera accesible, segura, eficiente y sostenible, que		1			Existen finanzas públicas sanas que permitan la ejecución de proyectos			
conecte a las personas de cual	quier condición, con visión de desarrollo regional e intermodal.			1		de carreteras federale		
Indicador	Definición	Método de Calculo	Tipo de Valor de la Meta	Unidad de Medida	Tipo de Indicador	Dimensión del Indicador	Frecuencia de Medición	Medios de Verificación
Porcentaje de crecimiento de la red carretera federal.	Determina el crecimiento porcentual de la red carretera federal construida y modernizada, respecto a la existente.	(Número de km construidos y modernizados en el periodo t / Número de km de la red carretera federal t-1)	Relativo	Porcentaje	Estratégico	Eficacia	Anual	Pendiente
	Objetivo	Propósi	to	Orden			Supuestos	
Provectos de construcción v/o	modernización de carreteras federales cumplen con las condicio	nes legales que brinden certeza jurídica sobre la				Los provectos de con:		ación de carreteras federales
tenencia de la tierra respecto a				2		son ejecutados sin co	ntratiempos, técnicos,	financieros y/o ambientales.
Indicador  Tasa de crecimiento de títulos	Definición	Método de Calculo ((Titulos de propiedad adquiridos en el año t-1 -	Tipo de Valor de la Meta	Unidad de Medida	Tipo de Indicador	Dimensión del Indicador	Frecuencia de Medición	Medios de Verificación
de acreditación de predios a favor del estado.	Muestra la relación porcentual de crecimiento de títulos de propiedad adquiridos a favor del Estado.	Titulos de propiedad adquiridos en el año t) / Titulos de propiedad adquiridos en el año t-1) *100		Porcentaje	Estratégico	Eficacia	Anual	Pendiente
	Objetivo	Compone	ente	Orden			Supuestos	
Supervisión a la liberación del o	derecho de vía realizada.		3			Las instituciones del Registro Agrario Nacional y el Registro Público de la Propiedad emiten los títulos de propiedad y sucesión sin precedentes.		
Indicador	Definición	Método de Calculo	Tipo de Valor de la Meta	Unidad de Medida	Tipo de Indicador	Dimensión del Indicador	Frecuencia de Medición	Medios de Verificación
Porcentaje de cumplimiento de supervisiones efectuadas a la LDV, de proyectos de construcción y/o modernización de carreteras federales.	Determina el porcentaje de avance del programa de supervisión a las Unidades Administrativas involucradas en la LDV.	(Numero de Unidades Administrativas supervisadas / Número de Unidades Administrativas programadas a supervisar) *100	Relativo	Porcentaje	Gestón	Eficacia	Semestral	Pendiente
				Orden			Supuestos	-
Regularización de predios a tra	ovés de resoluciones judiciales atendidas.		3		Las instituciones del Registro Agrario Nacional y el Registro Público de la Propiedad emiten los títulos de propiedad y sucesión sin precedentes.			
Indicador	Definición	Método de Calculo	Tipo de Valor de la Meta	Unidad de Medida	Tipo de Indicador	Dimensión del Indicador	Frecuencia de Medición	Medios de Verificación
Porcentaje de registro de los predios regularizados por la vía contenciosa.	Mide el porcentaje de títulos de propiedad obtenidos de predios regularizados respecto a los regularizados.	(Número de resoluciones atendidas / Número de resoluciones recibidas )*100	Relativo	Porcentaje	Gestón	Eficacia	Semestral	Pendiente
	Objetivo	Activida	nd .	Orden			Supuestos	
Visitas de supervisión a las Unio	dades Administrativas.			4		Unidades Administrat derecho de vía de los	ivas y Ejecutoras se co proyectos.	ordinan para la liberación del
Indicador	Definición	Método de Calculo	Tipo de Valor de la Meta	Unidad de Medida	Tipo de Indicador	Dimensión del Indicador	Frecuencia de Medición	Medios de Verificación
Porcentaje de avance del programa de supervisión.	Mide el porcentaje de visitas de supervisión realizadas a las Unidades Administrativas involucradas en la LDV.	(Número de visitas realizadas en el periodo t / Numero de visitas programadas en el periodo t) *100	Relativo	Porcentaje	Gestón	Eficacia	Trimestral	Pendiente
Porcentaje seguimiento a los reportes de avance de liberación del derecho de vía.	Identifica el avance porcentual de la revisión de los reportes de la liberación del derecho de vía.	(Número de reportes de avance de LDV revisados / Número de reportes de avance LDV programados) *100	Relativo	Porcentaje	Gestón	Eficiencia	Trimestral	Pendiente
	Objetivo			Orden			Supuestos	1
Atención de resoluciones judiciales.		4		Autoridades encargadas de los procedimientos contenciosos emiten las resoluciones en tiempo y forma.				
	Definición	Método de Calculo	Tipo de Valor de la Meta	Unidad de Medida	Tipo de Indicador	Dimensión del Indicador	Frecuencia de Medición	Medios de Verificación
Porcentaje de atención a las resoluciones de los predios.	Mide el porcentaje de atención de los predios con resoluciones derivadas de la vía contenciosa.	(Número de pagos efectuados por resoluciones judiciales / Número de predios con resoluciones judiciales) *100	Relativo	Porcentaje	Gestón	Eficiencia	Trimestral	Pendiente

