



**SUBSECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA
DIRECCIÓN GENERAL DE SERVICIOS TÉCNICOS**

MECANISMOS DE CONTROL PARA ELABORAR PLANES VIALES INTEGRALES QUE INCLUYAN LOS ELEMENTOS IDENTIFICADOS EN LOS DIAGNÓSTICOS Y ESTUDIOS DE LOS PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA CON IMPLICACIONES PARA EL DESARROLLO REGIONAL VIGENTES Y FUTUROS.

Febrero, 2020



ÍNDICE

1.- PRESENTACIÓN	3
2.- MARCO LEGAL	3
3.- OBJETO	4
4.- ÁMBITO DE APLICACIÓN	4
5.- RESPONSABLES	4
6.- NOMENCLATURAS	4
7.- FUNDAMENTACIÓN	4
8.- PLAN MAESTRO	6
8.1.- Definición y Alcance.	6
8.2.- Modelo de Gestión.	6
8.3.- Objetivos.	7
8.4.- Resultados.	7
8.5.- Propuestas de Financiamiento.	8
8.6.- Evaluación Ex ante del Plan.	8
8.7.- Evaluación de Alternativas de Servicios de Infraestructura.	8
8.8.- Niveles de Servicio.	8
8.9.- Implementación del Plan.	8
8.10.- Monitoreo, Seguimiento y Control.	9
9.- DEL LÍDER DEL PROYECTO	9
10.- DEL ESTUDIO DE MOVILIDAD INTEGRAL	10
II.- PARTICIPACIÓN DE LA SUBSECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA DE LA SCT.	10
II.1.- Para la Ejecución de los Estudios y Proyectos de las Vialidades Definidas y con Base en el Reglamento Interior de la SCT.	11



MECANISMOS DE CONTROL PARA ELABORAR PLANES VIALES INTEGRALES QUE INCLUYAN LOS ELEMENTOS IDENTIFICADOS EN LOS DIAGNÓSTICOS Y ESTUDIOS DE LOS PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA CON IMPLICACIONES PARA EL DESARROLLO REGIONAL VIGENTES Y FUTUROS.

1.- PRESENTACIÓN

En el marco de competencia de la Dirección General de Servicios Técnicos (DGST) adscrita a la Subsecretaría de Infraestructura (SI) de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) como parte de sus atribuciones vigentes a partir del año de 2009, se encuentra la participación en la definición de la ubicación de nuevas vialidades y modernización de las existentes.

Ante lo cual se vuelve necesario que la SCT a través de la DGST, disponga de mecanismos de control para elaborar planes viales integrales que incluyan los elementos identificados en los diagnósticos y estudios de los proyectos de infraestructura vigentes y futuros con implicaciones para el desarrollo regional.

Con lo que la DGST promoverá al interior de la SCT o ante las autoridades respectivas, que, en los megaproyectos de infraestructura y cuando lo amerite, en los estudios y proyectos ejecutivos de las obras, se consideren planes viales integrales de acuerdo a su impacto en la zona o región que se ubican las mismas, en los que participen los entes públicos y/o privados y en su caso, los niveles de gobierno involucrados Federal, Estatal o Municipal.

En ese sentido, se emiten los presentes Mecanismos de Control los que contienen las acciones y medidas que estarán dirigidas por esta DGST, las que coadyuvarán a obtener como resultado final a corto o mediano plazo, el diseño del mecanismo específico de seguimiento y control de cada uno de los planes viales integrales.

2.- MARCO LEGAL

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos

Ley de Asociación Público Privadas

Ley Orgánica de la Administración Pública Federal

Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionadas con las Mismas

Ley de Planeación

Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionadas con las Mismas

Reglamento de Ley de Asociación Público Privadas

Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y sus reformas

Plan Nacional de Desarrollo

[Handwritten signatures and initials]



3.- OBJETO

Facilitar a las Unidades Administrativas Centrales y Centros SCT, que, en los megaproyectos de infraestructura y cuando lo amerite, en los estudios y proyectos ejecutivos de las obras, se consideren planes viales integrales de acuerdo a su impacto en la zona o región que se ubican las mismas, en los que participen los entes públicos y/o privados y en su caso, los niveles de gobierno involucrados Federal, Estatal o Municipal.

4.- ÁMBITO DE APLICACIÓN

Los Mecanismos de Control serán de observancia obligatoria para las Unidades Administrativas Centrales y Centros SCT.

5.- RESPONSABLES

Son responsables de la aplicación de estos Mecanismos de Control, los titulares de las Unidades Administrativas Centrales y Centros SCT, a través de su área de proyectos o equivalente.

6.- NOMENCLATURAS

- (APF) Administración Pública Federal
- (APP's) Proyectos en materia de Asociación Públicos Privadas
- (CPEUM) Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos
- (DGST) Dirección General de Servicios Técnicos
- (SCT) Secretaría de Comunicaciones y Transportes
- (SHCP) Secretaría de Hacienda y Crédito Público
- (SNPD) Sistema Nacional de Planeación Democrática
- (SI) Subsecretaría de Infraestructura
- (PND) Plan Nacional de Desarrollo

7.- FUNDAMENTACIÓN

De acuerdo con el artículo 26 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (CPEUM), la intervención del Estado se organiza por medio de un sistema de planeación democrática del desarrollo nacional el cual tiene como función el imprimir solidez, dinamismo, competitividad, permanencia y equidad al crecimiento de la economía para la independencia y la democratización política, social y cultural de la nación.



El instrumento para implementar este sistema es conocido como el Plan Nacional de Desarrollo (PND) el cual recoge las aspiraciones y demandas de la sociedad por medio de un proceso democrático y deliberativo. A este PND quedan sujetos obligatoriamente todos los programas de la Administración Pública Federal (APF).

Por su parte, la Ley de Planeación, a través de un conjunto de normas de orden público e interés social, establece los principios básicos conforme a los cuales se lleva a cabo la planeación nacional del desarrollo y las actividades de la APF. La misma Ley en su artículo 7, dispone que todos los programas sectoriales, especiales, institucionales y regionales que definen las acciones del gobierno, estén elaborados en congruencia con el PND.

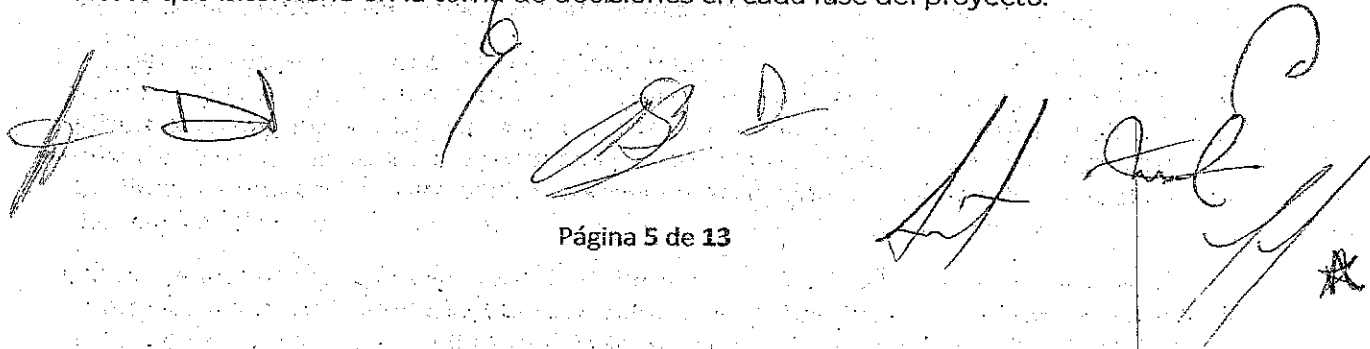
A su vez, el Sistema Nacional de Planeación Democrática (SNPD) es un conjunto de relaciones que vinculan a las dependencias y entidades de la APF, los estados y los municipios, y a los organismos e integrantes de los sectores social y privado (Montemayor, 1983).

Es importante enfatizar que el PND es el instrumento de planeación estratégica superior en México y es a través de él que se implementa el SNPD.

De acuerdo con el mecanismo de funcionamiento establecido para el SNPD, la coordinación de las actividades para la conformación PND es atribución del titular de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público. Por su parte, las dependencias y entidades de la APF forman parte del SNPD, a través de las unidades administrativas que tienen asignadas las funciones de planeación dentro de las propias dependencias y entidades, como lo señala el artículo 12 de la Ley de Planeación.

El PND constituye el marco de referencia para ubicar el sustento de las acciones de gobierno. Debe apreciarse como el documento que sirve de guía para la acción gubernamental, proporciona la hoja de ruta o mapa que permitirá intervenir sobre la realidad. En ese sentido, constituye el parámetro o punto de referencia para dar seguimiento, contrastar y en todo caso evaluar las acciones realizadas con respecto a lo planeado inicialmente.

Los proyectos mencionados se pueden identificar como Megaproyectos, no sólo por los niveles de inversión financiera que generan, sino también por el contexto en el que se desarrollan y los impactos socioeconómicos que generan en beneficio de la sociedad. Son proyectos intrínsecamente riesgosos de largo plazo y relaciones complejas; la toma de decisiones y su planificación son procesos que requieren la participación de numerosos actores con intereses que muchas veces no son coincidentes; a largo plazo puede ocurrir cambios en el enfoque del proyecto, los cuales al no ser previstos, muchas veces son subestimados lo que impacta los presupuestos y genera la presencia de sobrecostos; la información acerca de los costos, beneficios y riesgos no es necesariamente rigurosa. En paralelo, son proyectos colosales por su tamaño y alcance; por los logros que se consiguen en materia de ingeniería y diseño, además de ser controvertidos en materia de financiación y mitigación. Su complejidad genera riesgo e incertidumbre en términos de diseño, financiación y construcción. El control es un factor clave por el conjunto de actores que interviene en la toma de decisiones en cada fase del proyecto.





8.-PLAN MAESTRO

Debido a la gran diversidad, tanto de objetivos, formas y contenido que pueden tener los Megaproyectos, es necesario definir las características que debe cumplir un Plan Maestro de infraestructura, entre las que se pueden mencionar las siguientes:

- Estar alineados con la misión y visión de la Dependencia.
- Ser flexibles, esto es, que permita incorporar modificaciones y ajustes necesarios de acuerdo a cambios políticos, económicos, sociales, tecnológicos y ambientales que se pudieran presentar.
- Propiciar el flujo de información vertical y horizontal, entre las diferentes dependencias e instancias involucradas, así como al interior de las mismas.
- Su elaboración se debe llevar a cabo promoviendo la activa y temprana participación de los representantes e interesados de los diversos sectores, dependencias, de la sociedad civil, la iniciativa privada y de todas aquellas personas que se verán afectadas positiva o negativamente en su realización.
- Especificar las acciones que se llevarán a cabo en un horizonte de tiempo; es decir, debe contener un programa que abarque desde los inicios (concepción) del proyecto, hasta un análisis prospectivo relacionado con la visión alineada a los planes nacionales y al ciclo de vida del propio Proyecto.

Atendiendo las características descritas anteriormente, un plan maestro debe contener al menos, los siguientes puntos para la correcta definición de sus alcances, el tiempo, los costos y la calidad esperada y terminación para su operación y mantenimiento.

8.1.- Definición y Alcance.

Establecer claramente quien será el Líder del Proyecto y su Grupo de Trabajo, como se describe en la foja 09 del presente documento.

El plan maestro es un instrumento estratégico, su dimensión temporal es de largo plazo y se considera un instrumento de coordinación de las políticas sectoriales en materia de servicios de infraestructura para la conectividad y la edificación pública, mediante el aprovechamiento óptimo de los recursos financieros del Estado y del Sector Privado y la aplicación de las políticas nacionales, de las leyes y de los tratados internacionales competentes, entre otros.

8.2.- Modelo de Gestión.

El Modelo de Gestión deberá ser identificado y establecido por el Líder del Proyecto, para llevar a cabo la ejecución y monitoreo de los avances del proyecto, desde sus inicios (planeación) hasta su operación y mantenimiento.



El Líder del Proyecto y su Grupo de Trabajo serán los encargados de cuantificar los recursos para el monitoreo del proyecto, la realización de visitas de obra, reuniones, participación ciudadana, entre otros. El Líder del Proyecto será el responsable de la adecuada ejecución y armonización de aquellos proyectos que sean complementarios.

8.3.- Objetivos.

El objetivo del Plan Maestro es proporcionar el marco necesario para guiar el futuro desarrollo del proyecto, que satisfaga la demanda de forma rentable, teniendo en cuenta al mismo tiempo los impactos ambientales y socioeconómicos. Asimismo, deberá:

- Documentar los temas que el proyecto propuesto abordará y las áreas o instancias que deberán intervenir en su elaboración y seguimiento.
- Justificar el proyecto propuesto con base en aspectos jurídicos, técnicos, económicos, de movilidad, ambientales, sociales, usos actuales y previsibles del uso de suelo, de sus conceptos y alternativas.
- Desarrollar la presentación virtual del proyecto.
- Establecer el cronograma realista de la implementación del proyecto, incluyendo las mejoras susceptibles de ejecutar en el corto plazo, visualizando la utilización integral de los recursos.
- Proponer un plan financiero alcanzable acorde al programa de ejecución, integrando todas las fuentes de financiamiento.
- Proporcionar suficiente definición y detalle durante la elaboración del proyecto, incluyendo los aspectos de movilidad, ambientales, de uso del suelo, arqueológicos y sociales, previo a su aprobación y siguientes evaluaciones.
- Documentar las políticas y demanda futura que tengan las autoridades municipales en materia de uso del suelo, así como el gasto y la deuda que hubieren comprometido en el uso y explotación del mismo; que pueda afectar la integridad del proyecto.
- Presentar el plan que aborde adecuadamente los problemas y satisfaga las normas-regulaciones federales, estatales y locales.
- Presentar el escenario y establecer el marco de la planificación continua del proyecto que facilite el monitoreo de las condiciones claves y permita cambios en las recomendaciones del plan según se juzgue necesario (plan de sustentabilidad).

8.4.- Resultados.

El Plan Maestro debe establecer los resultados esperados de acuerdo a lo siguiente:

- Las líneas de acción por ámbito de infraestructura y sus prioridades.



- Para cada línea de acción y ámbito de infraestructura definido, la cartera de proyectos a realizar y los involucrados en los mismos.
- El empleo de recursos, inversiones y herramientas metodológicas y/o criterios de análisis en la definición de los proyectos.
- Proponer secuencialidad de acciones y los modelos de financiamiento utilizados.
- Proponer las estrategias y acciones integradas con otros agentes públicos y privados.

8.5.- Propuestas de Financiamiento.

Es condición necesaria que se tomen en cuenta las fuentes de financiamiento y montos necesarios para financiar el plan y cumplir las metas fijadas, con las consideraciones que pueden poner en riesgo su concreción. Las fuentes de financiamiento pueden ser de origen distinto, tales como: presupuestos sectoriales, estatales, concesiones públicas, asociaciones público-privadas, recursos privados, préstamos de instituciones internacionales, etc.

8.6.- Evaluación Ex ante del Plan.

Mediante el instrumento o herramienta que se juzgue pertinente y de acuerdo con las Autoridades Hacendarias hacer la evaluación que permita emitir juicio a priori, sobre la conveniencia y confiabilidad del Plan basado en la estimación preliminar de los beneficios, impactos positivos y negativos; considerando que el plan debe contar con indicadores que permitan medir el avance y cumplimiento de metas y beneficios.

8.7.- Evaluación de Alternativas de Servicios de Infraestructura.

El plan deberá incluir el apartado que permita la evaluación de las alternativas de los servicios de infraestructura de que se trate, las cuales deberán ser analizadas por la Coordinadora del Sector competente, ya que un proceso de decisión implica aplicar criterios de comparación de modo de establecer preferencias y beneficios entre ellas.

8.8.- Niveles de Servicio.

Se refieren al conjunto de funcionalidades y prestaciones que las obras deben proveer durante su etapa de operación.

8.9.- Implementación del Plan.

El Líder de Proyecto, será el responsable de gestionar el registro del Plan Maestro y sus proyectos en el sistema de Cartera de Inversiones de la SHCP, con la participación de las Dependencias y Entidades que integran el Grupo de Trabajo de acuerdo a los lineamientos y procedimientos presupuestales establecidos por la Unidad de Inversiones, a fin de asegurar que los recursos puedan ser presupuestados y autorizados anualmente en los montos y metas establecidas.



Asimismo, el Líder del Proyecto y el Grupo de Trabajo deberán establecer la coordinación y acciones necesarias para asegurar que los proyectos y recursos comprometidos en los niveles estatal y municipal, así como los provenientes del Sector Privado, principalmente concesiones y APP's, se ejecuten conforme a la planeación y compromisos establecidos.

El Líder del Proyecto deberá verificar la adecuada ejecución del Plan Maestro con énfasis en la armonización de los proyectos que son complementarios. Es importante destacar que el Plan Maestro contiene los planes del Megaproyecto a corto, mediano y largo plazos, a los cuales habrá de darles seguimiento durante todo el horizonte de planeación.

8.10.- Monitoreo, Seguimiento y Control.

Tiene como objeto asegurar el cumplimiento de las metas y el alcance de los objetivos establecidos en el Plan Maestro, en sus diferentes fases de corto, mediano y largo plazos.

Por tanto, desde la formulación del Plan debe establecerse el sistema de gestión, seguimiento y control del Megaproyecto, definiendo y estableciendo la metodología de colaboración; en la que todos los actores responsables alimenten las bases de datos de registros, autorizaciones, avances, modificaciones, costos, etc. que surjan a lo largo de la vida del proyecto, incluyendo a la SHCP.

Este sistema o mecanismo de control, deberá registrar todas las fases que conforman el ciclo de vida del Megaproyecto, pre inversión (planeación y diseño), inversión (ejecución), operación y mantenimiento, registrando las modificaciones que se produzcan y los responsables de ellas.

9.- DEL LÍDER DEL PROYECTO

Derivado del PND, en primera instancia se debe ratificar al Sector y Subsector responsables del proyecto, debiendo quedar a cargo del Titular del Sector, la designación del "Líder del Proyecto" a propuesta del Subsecretario, quien deberá acreditar estar capacitado para ello, ya que será responsable de coordinar el desarrollo del "Plan Maestro", a partir de la integración del "Grupo de Trabajo" por las diferentes Instituciones y Dependencias de los tres niveles de gobierno (Federal, Estatal y Municipal) así como del sector privado, que estén involucrados en el desarrollo y operación del proyecto.

El Líder del proyecto no será inferior a un nivel de Director General de la APF. Para desarrollar el Plan Maestro contratará un Equipo Consultor (grupo interdisciplinario con experiencia y conocimiento*) mismo que establecerá los estudios y proyectos necesarios, de acuerdo con la Normativa aplicable y con las recomendaciones que al efecto haga el Grupo de Trabajo en el ámbito de las atribuciones de su competencia.

*Atendiendo a lo establecido a la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, en su artículo 249, "Una gerencia de proyecto consiste en los servicios integrados necesarios para la planeación, organización y control de un proyecto en todas sus fases, incluyendo el diseño, ejecución y la administración de recursos humanos, materiales y financieros, para que el proyecto satisfaga los objetivos y requerimientos de la Dependencia o Entidad".



10.- DEL ESTUDIO DE MOVILIDAD INTEGRAL

Uno de los estudios fundamentales que se debe realizar dentro del Plan Maestro es el correspondiente a la movilidad integral del Megaproyecto, en el que se precisen las necesidades de demanda de los servicios de conectividad, considerando dos vertientes fundamentales. En la primera se determinarán las necesidades de los usuarios del Megaproyecto como son los pasajeros, la carga a transportar, los empleados y por supuesto, las correspondientes a la fase de ejecución del proyecto mismo, consistentes en el transporte de materiales y equipos, trabajadores, personal de supervisión, etc. La segunda corresponde a la realización de los estudios que permitan determinar la capacidad de las vialidades existentes y la construcción de las nuevas.

11.- PARTICIPACIÓN DE LA SUBSECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA DE LA SCT.

La Subsecretaría de Infraestructura de la SCT con sus Direcciones Generales adscritas competentes, realizará los estudios que le permitan determinar la capacidad de servicio de las vías existentes, con la participación de los gobiernos estatales y municipales, en función de las necesidades de los usuarios del Megaproyecto establecidas en el Plan Maestro; definirá la modernización de las vías existentes y construcción de las nuevas vialidades (Análisis de oferta-demanda).

Las Direcciones Generales adscritas que participarán en la definición referida son la Dirección General de Carreteras (DGC), Dirección General de Conservación de Carreteras (DGCC), Dirección General de Desarrollo Carretero (DGDC), y la Dirección General de Servicios Técnicos (DGST), dependiendo de las características. Estas Direcciones Generales se asistirán del Instituto Mexicano del Transporte (IMT) como órgano de investigación y estudio que provee soluciones al sector transporte y logístico en el país.

Para determinar la capacidad de la oferta existente frente a la demanda de servicios del Megaproyecto desde su fase de construcción hasta su operación, se realizarán los siguientes estudios:

- Volúmenes de tránsito (volumen horario de proyecto, tasa de crecimiento del tránsito, vehículos kilómetro, capacidad y niveles de servicio, rangos de volumen, estudio de velocidades de punto y tiempos de recorrido, costos de operación vehicular, costos por molestias).
- Origen - destino (líneas de deseo).
- De accidentalidad.

Asimismo, la Subsecretaría de Infraestructura convocará a las Instancias y Dependencias competentes de los niveles Federal, Estatal y Municipal, para documentar los planes de conectividad vial regionales que puedan ser aprovechados en el Megaproyecto, junto con el Líder de Proyecto.



Con lo anterior, los resultados del Estudio de Movilidad y los estudios de volúmenes de tránsito, origen - destino y accidentalidad antes enunciados, la Subsecretaría de Infraestructura a través de sus Direcciones competentes, determinarán la modernización de las vías existentes y la construcción de las nuevas que se requieran, así como la conexión con las vialidades internas, las cuales estarán a cargo del área responsable de desarrollar el Megaproyecto (aeropuerto, puerto, zona industrial, desarrollo turístico, etc.), precisando la instancia responsable de su financiamiento y ejecución.

- Para las vías Federales y Estatales, se establecerá cuáles serán modernizadas y/o construidas con recursos presupuestales y cuáles se ejecutarán a través de las concesiones otorgadas.

Tratándose de las vialidades Federales o Estatales, a ejecutar con recursos presupuestales, los estudios y proyectos que sustenten los proyectos ejecutivos, se realizarán conforme a la Normativa Federal aplicable y a los lineamientos establecidos por la Unidad de Inversiones de la SHCP para el registro, presupuestación y ejecución de los proyectos carreteros.

Una vez definidas las vialidades, la Subsecretaría de Infraestructura a través de la Dirección General competente, realizará su registro en el sistema de seguimiento y control del Megaproyecto; para que todas las partes involucradas actúen conforme a sus competencias y responsabilidades.

1.- La Subsecretaría de Infraestructura instruirá a las Direcciones Generales adscritas, en el ámbito de sus atribuciones, ejecutar las acciones que permitan coordinar, elaborar y validar los proyectos ejecutivos de las construcciones, modernizaciones y ampliaciones de las vialidades definidas y que serán financiadas con recursos federales.

2.- Los proyectos ejecutivos de las vialidades estatales, municipales o privados que deban modernizarse o ampliarse, deberán ser coordinados y validados por la Subsecretaría de Infraestructura a través de la Dirección General competente.

II.1.- Para la Ejecución de los Estudios y Proyectos de las Vialidades Definidas y con Base en el Reglamento Interior de la SCT.

- **Artículo 17, a la Dirección General de Carreteras (DGC) le corresponde:**

Fracción IV.- "Determinar, en coordinación con la Dirección General de Servicios Técnicos, las características y especificaciones técnicas de las obras que por sus características especiales se requiera deberán observarse para la elaboración de los proyectos ejecutivos para la construcción y modernización de carreteras y puentes federales y para la construcción, modernización, reconstrucción y conservación de los caminos rurales y alimentadores; vigilando su cumplimiento, así como realizar los estudios de ingeniería experimental que se requieran para el proyecto y la ejecución de las obras"



- **Artículo 18, a la Dirección General de Conservación de Carreteras (DGCC) le corresponde:**

Fracción VI.- "Normar y supervisar los estudios y proyectos que realicen otras Unidades Administrativas para reconstrucción y conservación de tramos..."

- **Artículo 19, a la Dirección General de Servicios Técnicos (DGST) le corresponde:**

Fracción III.- "Estudiar y proponer características, especificaciones y lineamientos que deban contener los proyectos de las obras en el Sector..."

Fracción VII.- "Emitir opinión sobre estudios y proyectos, así como sobre procedimientos de construcción..."

Fracción XI.- "Participar en la definición de la ubicación de las nuevas vialidades o modernización de las existentes"

Fracción XIII.- "Asesorar a las entidades del Sector en materia de estudios y proyectos viales"

- **Artículo 20, a la Dirección General de Desarrollo Carretero (DGDC) le corresponde:**

Fracción II.- "Planear el desarrollo estratégico de la Red Federal de carreteras... y su interconexión con otros modos de transporte y la coordinación con la planeación regional y estatal"

Fracción X.- "Supervisar el cumplimiento de las obligaciones de los... títulos de concesión... y tramitar en su caso los procedimientos para la modificación..."

Fracción XV.- "Coordinar, conjuntamente con... las Direcciones Generales de Carreteras, de Conservación de Carreteras, de Servicios Técnicos... las acciones para el seguimiento y supervisiones de los programas..."

Fracción XVI.- "Llevar los registros del movimiento de vehículos y otros indicadores en los caminos y puentes concesionados y efectuar el análisis estadístico y la evaluación operacional"

TRANSITORIOS

PRIMERO. – Se emiten los presentes Mecanismos de Control para elaborar Planes Viales Integrales que incluyan los elementos identificados en los diagnósticos y estudios de los Proyectos de Infraestructura con implicaciones para el Desarrollo Regional Vigentes y Futuros, que serán observancia obligatoria para las Unidades Administrativas Centrales y Centros SCT.

SEGUNDO. – El presente documento contiene las acciones y medidas que estarán dirigidas por la Dirección General de Servicios Técnicos de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, las que coadyuvarán a obtener como resultado final a corto o mediano plazo, el diseño del mecanismo específico de seguimiento y control de cada uno de los planes viales integrales.

TERCERO. – Los presentes Mecanismos de Control tienen por objeto facilitar a las Unidades Administrativas Centrales y Centros SCT, que, en los megaproyectos de infraestructura y cuando lo amerite, en los estudios y proyectos ejecutivos de las obras, se consideren planes viales integrales de acuerdo a su impacto en la zona o región que se ubican las mismas, en los que participen los entes públicos y/o privados y en su caso, los niveles de gobierno involucrados Federal, Estatal o Municipal.

MINUTA DE TRABAJO

Los integrantes del Grupo de Trabajo, encargados de elaborar los mecanismos de control para elaborar planes viales integrales que incluyan los elementos identificados en los diagnósticos y estudios de los proyectos de infraestructura con implicaciones para el desarrollo regional vigentes y futuros (MECANISMOS DE CONTROL), se reunieron en las oficinas que ocupa la Dirección General de Servicios Técnicos, a fin de formalizar la terminación de este documento y proceder a la firma del mismo.

Así también, se asienta en la presente Minuta de Trabajo, que el documento es el resultado de diversas reuniones llevadas a cabo en las que asistieron representantes del Instituto Mexicano del Transporte (IMT), quienes aportaron valiosa información y documentación para su elaboración.

Lo anterior, como parte de la Auditoría de Desempeño 2017-2-09KDH-07-1696-2018, practicada por la Auditoría Superior de la Federación a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en específico a Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, S.A. de C.V., de la que se desprende en el Resultado No. 7, la Recomendación 2017-0-09100-07-1696-07-003, relativa a:

“Para que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes disponga de mecanismos de control para elaborar planes viales integrales que incluyan los elementos identificados en los diagnósticos y estudios de los proyectos de infraestructura con implicaciones para el desarrollo regional vigentes y futuros, como en el caso del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, a fin de acreditar su participación en la definición de la ubicación de nuevas vialidades y modernización de las existentes, en términos del artículo 19, fracción XI, del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, e informe a la Auditoría Superior de la Federación de las medidas emprendidas”.

Sin otro asunto más por asentar, siendo las 12:00 horas del día 14 de febrero de 2020, se da por concluida la presente Minuta de Trabajo, rubricando en cada una de sus hojas y firmando al final de la misma, los que en ella intervienen.

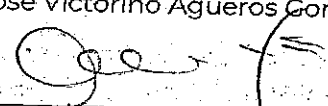
POR LA SUBSECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA

Representantes de la Dirección General de Servicios Técnicos

Lic. Carlota Andrade Díaz

Ing. José Victorino Agüeros González

Directora General Adjunta de
Seguimiento y Evaluación de Programas.



Director de Desarrollo de Proyectos y
Normas

Continúan firmas al reverso

Página 1 de 2