

# Paquete Centro Occidente

1a Modificación  
al Título de Concesión

Memoria Documental

# Contenido

|              |   |           |
|--------------|---|-----------|
| <b>I.</b>    | <b>Presentación .....</b>   | <b>3</b>  |
| I.1.         | Nombre.....   | 5         |
| I.2.         | Descripción.....  | 5         |
| I.3.         | Objetivo de la Memoria Documental.....  | 6         |
| I.4.         | Periodo de Vigencia que se Documenta.....   | 6         |
| I.5.         | Ubicación Geográfica.....   | 6         |
| I.6.         | Principales Características Técnicas.....   | 6         |
| I.7.         | Unidades Administrativas.....   | 7         |
| I.8.         | Nombre del Titular.....   | 7         |
| <b>II.</b>   | <b>Fundamento Legal de la Memoria Documental.....</b>   | <b>8</b>  |
| II.1.        | Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.....  | 9         |
| II.2.        | Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública.....   | 10        |
| II.3.        | Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública.....   | 10        |
| II.4.        | Ley Orgánica de la Administración Pública Federal.....  | 11        |
| II.5.        | Acuerdo por el que se establecen los Lineamientos Generales para la Regulación de los Procesos de Entrega-Recepción y de Rendición de Cuentas de la Administración Pública Federal..... | 11        |
| II.6.        | Manual Ejecutivo para la Entrega-Recepción y Rendición de Cuentas 2012-2018, publicado en la página de la Secretaría de la Función Pública el 29 de noviembre de 2017.....              | 11        |
| <b>III.</b>  | <b>Antecedentes .....</b>   | <b>13</b> |
| <b>IV.</b>   | <b>Marco Normativo .....</b>  | <b>16</b> |
| IV.1.        | Ley Orgánica de la Administración Pública Federal.....  | 16        |
| IV.2.        | Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.....   | 16        |
| IV.3.        | Ley General de Bienes Nacionales.....   | 16        |
| IV.4.        | Ley de Vías Generales de Comunicación.....  | 17        |
| IV.5.        | Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.....   | 17        |
| <b>V.</b>    | <b>Vinculación con Documentos Rectores de la Planeación Nacional ..</b>   | <b>18</b> |
| V.1.         | Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018.....  | 18        |
| V.2.         | Programa Nacional de Infraestructura alineado con las metas del PND. .  | 20        |
| <b>VI.</b>   | <b>Síntesis Ejecutiva .....</b>   | <b>21</b> |
| <b>VII.</b>  | <b>Acciones Realizadas .....</b>  | <b>22</b> |
| VII.1.       | Acciones operativas.....  | 22        |
| <b>VIII.</b> | <b>Seguimiento y Control .....</b>  | <b>29</b> |



|                                  |           |
|----------------------------------|-----------|
| <b>IX. Resultados .....</b>      | <b>30</b> |
| <b>X. Resumen Ejecutivo.....</b> | <b>33</b> |
| <b>XI. Anexos.....</b>           | <b>34</b> |

# I. Presentación

Un adecuado desarrollo de su infraestructura, lleva a un país a alcanzar un crecimiento económico sólido, incluyente y sostenido con tasas elevadas de productividad y competitividad.

Con una infraestructura eficiente se logra la integración de los diferentes mercados regionales, se reducen los costos de conexión entre ellos y con el resto del mundo; un territorio mejor conectado al resto del país es más competitivo en términos económicos, aumenta la generación de empleos y de ingresos para sus habitantes, por lo que la cuestión geográfica deja de ser una limitante para el desarrollo de las diferentes zonas del país.

Las carreteras son el elemento fundamental del sistema de transporte en México, en la actualidad cuenta con un importante patrimonio vial que se clasifica de la siguiente manera:

- Red Federal,
- Red Alimentadora, y
- Red Rural.

La red federal de carreteras, está a cargo de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), mientras que los caminos de la Red Alimentadora, los caminos rurales y las brechas mejoradas son responsabilidad de los Gobiernos de los Estados.

La infraestructura carretera moviliza la mayor parte de la carga (55% del total)

y de las personas (98% del total) que transitan el país. Para atender esta demanda, la Red Nacional de Carreteras cuenta con **397,993 km.** de longitud, dividida entre red federal libre de peaje (40,590 km.), autopistas de cuota (10,274); red de caminos rurales y alimentadores (347,129 km.)<sup>1</sup>.

## Longitud de la Red

| Tipo de Red                                   | Kilómetros     |
|---|----------------|
| Red federal libre de peaje                    | 40,590         |
| Autopistas de cuota <sup>1</sup>              | 10,274         |
| <b>Red de Caminos rurales y alimentadores</b> | <b>347,129</b> |
| Red de caminos rurales                        | 144,533        |
| Red alimentadora estatal                      | 119,151        |
| Red alimentadora SCT                          | 1,263          |
| Brechas                                       | 69,367         |
| Otros   | 12,815         |
| <b>Total</b>                                  | <b>397,993</b> |

/1 Incluye los datos de la red a cargo de CAPUFE, de autopistas concesionadas y estatales de cuota.

Fuente: Secretaría de comunicaciones y Transportes, Sexto Informe de Labores 2017 – 2018.

La red federal se divide en básica y secundaria, en la red básica se ubican 15 corredores troncales, entre los dos océanos y las fronteras norte y sur del país, en las cuales circula la mayoría del tránsito carretero. Asimismo, en la red básica operan cerca de 8,000 kilómetros de autopistas de cuota, esta red de cuota está concesionada a particulares, gobiernos estatales o instituciones financieras. Por su longitud,

<sup>1</sup> Fuente: Sexto Informe de Labores 2017-2018 de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

esta red es una de las más extensas del mundo, sólo detrás de la de Francia y ligeramente mayor que la de Italia<sup>2</sup>.

La red carretera en México presenta necesidades de inversión en construcción, conservación, modernización y ampliación muy superiores a los que se pueden obtener de recursos fiscales, por lo que fue necesario diseñar e identificar fuentes de recursos de inversión para aumentar los montos disponibles y desarrollar nuevos proyectos carreteros que demanda el país.

La SCT diseñó tres modelos de asociación pública-privada, que consisten básicamente en atraer inversión privada al desarrollo de infraestructura carretera nueva y a la modernización de carreteras existentes libres de peaje. Los tres modelos son:

- Concesiones,
- Aprovechamiento de Activos, y
- Proyectos de Prestación de Servicios.

El primero es un modelo de concesión para construir, operar, mantener y explotar carreteras de cuota.

El segundo es un modelo que integra paquetes de autopistas de altas especificaciones existentes y autopistas de cuota por construir y, el tercero es un modelo de asociación público-privada para modernizar caminos existentes libres de peaje.

---

<sup>2</sup> Fuente: Opúsculo, El Sector Carretero en México, 2009. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Dirección General de Desarrollo Carretero. <http://www.sct.gob.mx/index.php?id=3270>.

A través de estos modelos la SCT busca:

- Incrementar los montos de inversión en carreteras con la participación del sector privado.
- Elevar la calidad del servicio ofrecido a los usuarios.
- Aumentar la eficiencia y productividad de la prestación de servicios públicos.
- Adelantar el desarrollo de infraestructura carretera libre de peaje.
- Abrir nuevos espacios de participación para la iniciativa privada
- Lograr una más eficiente distribución y administración de los riegos de proyectos carreteros.

Esta Memoria Documental en particular se refiere a la Primera Modificación al Título de Concesión del Paquete Centro Occidente, para la construcción, operación, mantenimiento, conservación y explotación de las autopistas Maravatío-Zapotlanejo y Guadalajara-Aguascalientes-León (las autopistas), en los Estados de Michoacán, Jalisco, Guanajuato y Aguascalientes: Inclusión del ramal de libre peaje con una longitud de 46.0 km con inicio en el oriente de Jiquilpan, Michoacán y terminación en el entronque con la autopista Maravatío-Zapotlanejo y se otorgue una prórroga al plazo de la Concesión, complementada con un ajuste tarifario en las autopistas.

Con la elaboración de esta memoria documental se pretende transparentar

y rendir cuentas de las acciones realizadas por la SCT para el logro de los objetivos de la Concesión, enmarcándolo en la política pública en materia de comunicaciones y transportes del presente Gobierno.

Para tal efecto, en el marco de lo señalado en la normatividad respectiva<sup>3</sup>, en el Apartado II, “Fundamento Legal de la Memoria Documental”, se presenta la base normativa de este documento, no únicamente con los ordenamientos que han sido expedidos en razón del próximo proceso de entrega-recepción con motivo del cambio de gobierno, sino como parte integral derivada de una obligación constitucional, que se manifiesta en una política pública y un compromiso indeclinable del actual Gobierno con la transparencia y la rendición de cuentas.

En Apartado III “Antecedentes”, se señalan las causas que motivaron la conceptualización y ejecución de la Concesión y su Modificación.

Los Apartados IV y V, conforme lo marcan los lineamientos, están dedicados a presentar, respectivamente, el marco jurídico en que opera la Concesión, así como la vinculación del mismo con los planes y programas rectores de la gestión pública y con los propios de la SCT, que orientan y dan sentido a sus acciones.

Luego de la síntesis del proyecto, que constituye el apartado VI, se presen-

tan en el apartado VII las acciones llevadas a cabo.

El Apartado VIII contiene la información relativa a las acciones de seguimiento y control. Finalmente, en el apartado IX se presentan los resultados y beneficios alcanzados por el programa en la actual administración.

Es importante señalar que, en la versión digital de esta Memoria, los documentos que se mencionan como anexos en el texto, están vinculados, por lo que pueden ser consultados de manera directa e inmediata.

La SCT, con la elaboración y presentación de esta Memoria Documental, no sólo da cumplimiento a las obligaciones que las leyes le señalan en materia rendición de cuentas, las instrucciones que el Titular del Ejecutivo ha dictado al respecto; sino que también, al hacerlo público y accesible para todos los ciudadanos, confirma su compromiso con la transparencia.

## **I.1. Nombre**

Primera Modificación al Título de Concesión del Paquete Centro Occidente.

## **I.2 Descripción**

La Concesión consiste en la construcción, operación, mantenimiento, conservación y explotación de las autopistas Maravatío-Zapotlanejo y Guadalajara-Aguascalientes-León (las autopistas), en los Estados de Michoacán, Jalisco, Guanajuato y Aguascalientes.

<sup>3</sup> Lineamientos Generales para la regulación de los procesos de entrega-recepción y de rendición de cuentas de la Administración Pública Federal (DOF 24/07/2017).

(Título de Concesión 4).([Anexo POCC-I](#)), con la Primera Modificación al Título de Concesión, por la inclusión del Ramal de libre peaje con una longitud de 46.0 km con inicio en el oriente de Jiquilpan, Michoacán, y terminación en el entronque con la autopista Maravatío-Zapotlanejo, se amplía el plazo de la Concesión. ([Anexo POCC-II](#)).

### **I.3. Objetivo de la Memoria Documental.**

Con la elaboración de esta Memoria Documental se pretende transparentar y rendir cuentas de las acciones realizadas por la SCT para el logro de los objetivos de la Modificación a la Concesión, enmarcándolo en la política pública en materia de comunicaciones y transportes del presente Gobierno.

### **I.4. Periodo de Vigencia que se Documenta.**

Esta memoria documental describe y documenta las acciones realizadas del 1 de enero de 2013 al 31 de octubre de 2018. De conformidad a lo establecido en el Artículo 30 de los Lineamientos Generales para la Regulación de los Procesos de Entrega-Recepción y de Rendición de Cuentas de la Administración Pública Federal.

### **I.5. Ubicación Geográfica.**

Estados de Michoacán, Jalisco, Guanajuato y Aguascalientes.

### **I.6. Principales Características Técnicas**

Las autopistas Maravatío-Zapotlanejo, Guadalajara-Zapotlanejo, Zapotlanejo-Lagos de Moreno y, León-Aguascalientes (las Autopistas), con una longitud de 558 kilómetros, comunican los Estados de Michoacán, Jalisco, Guanajuato y Aguascalientes; con fecha 3 de octubre de 2007, La SCT otorgó la Concesión a Red de Carreteras de Occidente S. de R.L. de C.V. (la Concesionaria) para conservar y mantener dichas autopistas, incluyendo el derecho de vía y servicios auxiliares.

Dentro de la Concesión, se incluyeron las obras de ampliación, por lo que el primero de junio de 2014, se llevó a cabo la Modificación del Título de Concesión para incorporar dentro de su objeto, la construcción, operación, conservación y mantenimiento del Ramal a Jiquilpan, respetando los términos y condiciones originales de la propia Concesión a fin de mantener el equilibrio económico de la misma.

Para asegurar las condiciones operativas y técnicas estipuladas en el Título de Concesión, la SCT otorgó una prórroga al término de vigencia de la Concesión, con fundamento en el artículo 6° de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, por el plazo suficiente que permita a la Concesionaria la recuperación de la inversión necesaria para la construcción y cubrir los costos y gastos de operación, conservación y mantenimiento del Ramal a Jiquilpan.

<sup>4</sup> <http://www.sct.gob.mx/carreteras/direccion-general-de-desarrollo-carretero/titulos-de-concesion/>.

La construcción del Ramal a Jiquilpan mediante este esquema de financiamiento (prórroga de plazo) genera ventajas ya que no implica una erogación de recursos públicos y tampoco un incremento tarifario a los usuarios.

Con la construcción de esta obra, se está cumpliendo con el Compromiso de Gobierno 152 (CG-152), “Construir la primera etapa de la carretera que conecta a Jiquilpan y Sahuayo con la autopista México Guadalajara, en el Estado de Michoacán”.

### **I.7. Unidades Administrativas Participantes**

La Dirección General de Desarrollo Carretero, en virtud del Reglamento Interior de la SCT es la encargada de atender la solicitudes de Modificación a los Títulos de Concesión de las Concesionarias, por ende realizar todas las acciones necesarias para dar respuesta a dichas solicitudes, dependiendo del objeto de la Modifica-

ción la DGDC, se apoya en distintas Unidades Administrativas para obtener autorizaciones o acciones coordinadas para implementar el proyecto, como, la Dirección General de Carreteras, Dirección General de Servicios Técnicos, Unidad de Asuntos Jurídicos, entre otras.

### **I.8. Nombre del Titular**

Raúl Eduardo Flores Macías  
Director General de Desarrollo Carretero.



## II. Fundamento Legal de la Memoria Documental

Dos mecanismos que permiten el desarrollo de la democracia son la rendición de cuentas y la transparencia.

La primera se refiere a la obligación que tienen quienes ejercen el poder público de responsabilizarse de su labor y estar sujetos a un escrutinio permanente por cualquier ciudadano; la segunda, se refiere a la apertura de la información de las organizaciones políticas y burocráticas.

La transparencia por sí misma no implica un acto de rendición de cuentas, pero sin ella, ésta última no es realmente factible. La transparencia es un instrumento del sistema global de rendición de cuentas<sup>5</sup>, que se traduce en colocar la información en la “vitrina pública” para que los interesados puedan revisarla, analizarla y emitir juicios u opiniones.

La actual administración pública entiende la prioridad de dejar documentada su actuación y ha decidido elaborar Libros Blancos o Memorias Documentales para dejar testimonio de su actuación, que sirva de memoria histórica para quienes los sucedan en el ejercicio de la función pública, teniendo claro los resultados y los compromisos que pudiesen derivarse de estas acciones de Gobierno.

<sup>5</sup> Libros Blancos y Memorias Documentales. Instrumentos para la Transparencia y Rendición de cuentas. Revista de Administración Pública INAP.

Dado lo anterior, la transparencia y la rendición de cuentas se definen como estrategias transversales en el Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018, dentro del marco de la cultura de la legalidad<sup>6</sup>. Integrar estos dos componentes al quehacer gubernamental representa el gran reto establecido en el Programa para un Gobierno Cercano y Moderno (PGCM), de modernizar la gestión pública, haciéndola más eficiente, cercana y democrática.

De esta manera, el Titular del Ejecutivo Federal y la Secretaría de la Función Pública publican acuerdos, lineamientos y manuales que ponen a disposición de los servidores públicos para que realicen los procesos de rendición de cuentas de manera ordenada, confiable, oportuna y homogénea; garantizando la continuidad en el servicio público y en los asuntos, programas, proyectos y políticas públicas a través de los Libros Blancos o Memorias Documentales, los cuales describen y presentan de manera cronológica las acciones que se hayan realizado.

Esta Memoria es una herramienta en pro de la transparencia, una radiografía que muestra exactamente qué se hizo,

<sup>6</sup> La Cultura de la Legalidad es el nivel de cumplimiento de las leyes por parte de una comunidad. Es un conjunto de valores, percepciones y actitudes que el individuo tiene hacia las leyes y las instituciones que lo ejecutan.

cómo se hizo y los resultados que se obtuvieron.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en el marco jurídico que regula su actuar, asume la responsabilidad de plasmar documentalmente de forma clara, completa y veraz el notable esfuerzo institucional que han realizado las unidades administrativas que la conforman.

## II.1. Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

**Artículo 6**, inciso A, fracción I. *“Toda la información en posesión de cualquier autoridad, entidad, órgano y organismo de los Poderes Ejecutivo, Legislativo y Judicial, órganos autónomos, partidos políticos, fideicomisos y fondos públicos, así como de cualquier persona física, moral o sindicato que reciba y ejerza recursos públicos o realice actos de autoridad en el ámbito federal, estatal y municipal, es pública y sólo podrá ser reservada temporalmente por razones de interés público y seguridad nacional, en los términos que fijen las leyes. En la interpretación de este derecho deberá prevalecer el principio de máxima publicidad. Los sujetos obligados deberán documentar todo acto que derive del ejercicio de sus facultades, competencias o funciones, la ley determinará los supuestos específicos bajo los cuales procederá la declaración de inexistencia de la información”.*

### Artículo 25.

Este Artículo establece:

1. La rectoría económica del Estado para garantizar que el desarrollo económico del país sea integral.
2. La responsabilidad del Estado en la conducción de la economía nacional.
3. Participación estatal en las áreas estratégicas y prioritarias.

Este artículo garantiza que el desarrollo económico del país sea integral y que fortalezca la soberanía de la nación y su régimen democrático para permitir el ejercicio pleno de la libertad y la dignidad de los individuos, grupos y clases sociales, cuya seguridad protege la Constitución.

*“Corresponde al Estado la rectoría del desarrollo nacional para garantizar que éste sea integral y sustentable...”.*

*“El Estado velará por la estabilidad de las finanzas públicas y del sistema financiero...”.*

*“El Estado planeará, conducirá, coordinará y orientará la actividad económica nacional...”.*

*“... podrá participar por sí o con los sectores social y privado, de acuerdo con la ley, para impulsar y organizar las áreas prioritarias del desarrollo”.*

*“Bajo criterios de equidad social, productividad y sustentabilidad se apoyará e impulsará a las empresas de los sectores social y privado...”.*

*“La ley alentará y protegerá la actividad económica que realicen los particulares...”.*

#### **Artículo 134**

Señala que los recursos económicos que disponga la Federación, los Estados, los Municipios, la Ciudad de México y sus demarcaciones territoriales, se deben administrar con eficiencia, eficacia, economía, transparencia y honradez.

Establece además que, las adquisiciones se llevarán a cabo a través de Licitaciones Públicas, mediante convocatoria pública, para que libremente se presenten proposiciones solventes en sobre cerrado, que será abierto públicamente, a fin de asegurar al Estado las mejores condiciones disponibles en cuanto precio, calidad, financiamiento, oportunidad y demás circunstancias pertinentes.

### **II.2. Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública.**

**Artículo 12.** *“Toda la información pública generada, obtenida, adquirida, transformada o en posesión de los sujetos obligados es pública y será accesible a cualquier persona, para lo que se deberán habilitar todos los medios, acciones y esfuerzos disponibles en los términos y condiciones que establezca esta Ley, la Ley Federal y las correspondientes de las Entidades Federativas, así como demás normas aplicables.”.*

### **II.3. Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública**

**Artículo 1.** *“La presente Ley es de orden público y tiene por objeto proveer lo necesario en el ámbito federal, para garantizar el derecho de acceso a la Información Pública en posesión de cualquier autoridad, entidad, órgano y organismo de los poderes Legislativo, Ejecutivo y Judicial, órganos autónomos, partidos políticos, fideicomisos y fondos públicos, así como de cualquier persona física, moral o sindicato que reciba y ejerza recursos públicos federales o realice actos de autoridad, en los términos previstos por la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y la Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública.”.*

**Artículo 11.** *“Para el cumplimiento de los objetivos de esta Ley, los sujetos obligados deberán cumplir según corresponda, de acuerdo a su naturaleza, con las siguientes obligaciones:*

...

V. Promover la generación, documentación, y publicación de la información en Formatos Abiertos y Accesibles;

...

IX. Fomentar el uso de tecnologías de la información para garantizar la transparencia, el derecho de acceso a la información y la accesibilidad a éstos;

...

XII. Difundir proactivamente información de interés público;...”

## II.4. Ley Orgánica de la Administración Pública Federal.

**Artículo 37**, fracción XXIII. “Corresponde a la Secretaría de la Función Pública: Formular y conducir en apego y de conformidad con las bases de coordinación que establezca el Comité Coordinador del Sistema Nacional Anticorrupción, la política general de la Administración Pública Federal para establecer acciones que propicien la integridad y la transparencia en la gestión pública, la rendición de cuentas y el acceso por parte de los particulares a la información que aquélla genere; así como promover dichas acciones hacia la sociedad”.

## II.5. Acuerdo por el que se establecen los Lineamientos Generales para la Regulación de los Procesos de Entrega-Recepción y de Rendición de Cuentas de la Administración Pública Federal<sup>7</sup>

**Artículo 27.** “Las dependencias y entidades..., deberán elaborar libros blancos o memorias documentales, cuando consideren resaltar acciones de los programas, proyectos, políticas públicas y otras acciones gubernamentales...”

**Artículo 29.** “Los Libros Blancos y Memorias Documentales..., formarán parte de la documentación correspon-

diente a la entrega-recepción que realice su titular al término de su encargo”.

**Artículo 31.** “Los Libros Blancos y Memorias Documentales, ... serán de carácter público, con excepción de aquellos apartados que contengan información que haya sido clasificada como reservada o confidencial...”.

**Artículo 32.** “Las Dependencias y Entidades, la Procuraduría General de la República, y las empresas productivas del Estado, podrán elaborar libros blancos de sus programas, proyectos y políticas públicas relevantes, que hayan concluido o bien que al término de la administración gubernamental se encuentren en proceso de ejecución.

Se considerará que un programa, proyecto o asunto es relevante, cuando: ...Los libros blancos serán autorizados por los titulares de las dependencias..., contando con la opinión de su órgano de gobierno o cuando no exista éste, del Comité de Control y Desempeño Institucional. En ambos casos deberá de constar como punto de acuerdo de la sesión en la que se presente.”.

## II.6. Manual Ejecutivo para la Entrega-Recepción y Rendición de Cuentas 2012-2018, publicado en la página de la Secretaría de la Función Pública el 29 de noviembre de 2017

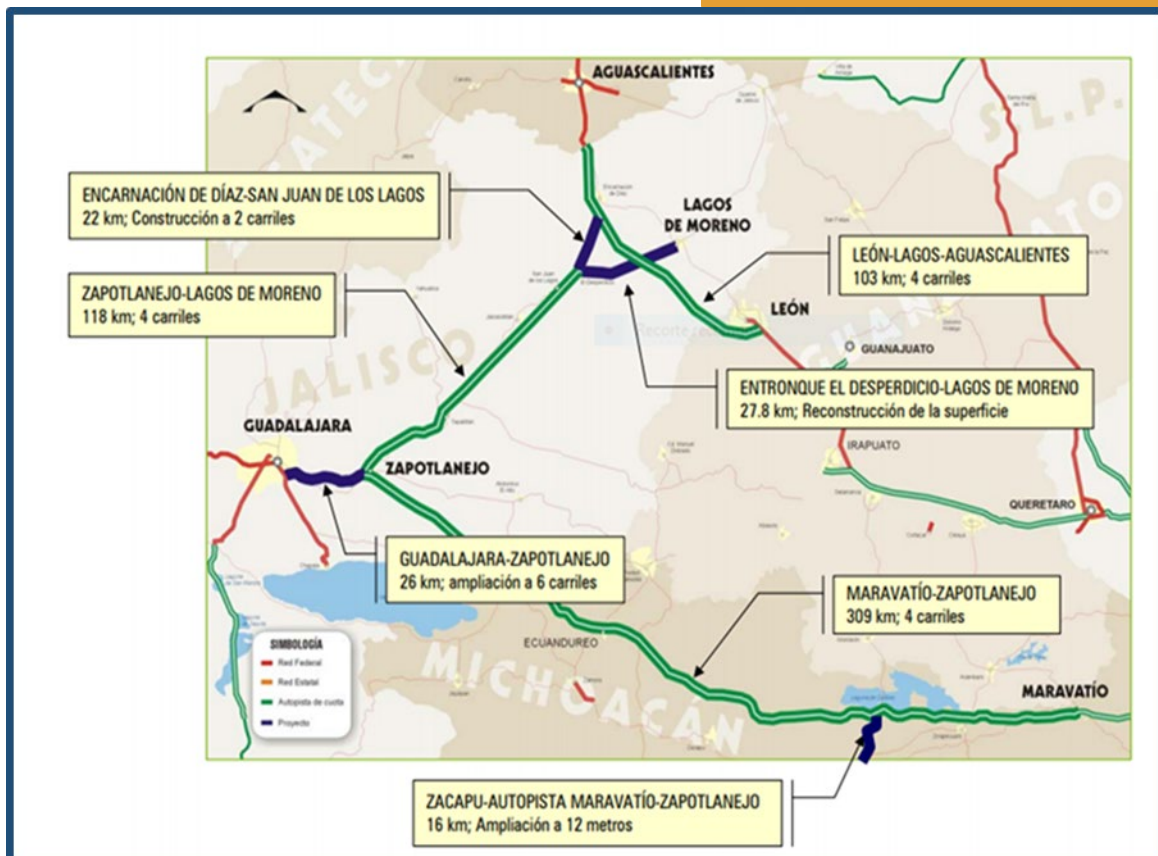
<sup>7</sup> Publicado en el Diario Oficial de la Federación, el 24 de julio de 2017.



### III. Antecedentes

Con fecha 3 de octubre de 2007, La SCT otorgó a Red de Carreteras de Occidente, S. de R.L. de C.V. (la Concesionaria) el Título de Concesión para construir, operar, explotar, conservar y mantener por 30 años las Autopistas las autopistas en operación Maravatío-Zapotlanejo con una longitud de 309.7 km., Guadalajara-Zapotlanejo de 26 km. de longitud, Zapotlanejo-Lagos de Moreno de 118.5 km. de longitud y León- Aguascalientes con una longitud de 103.8 km., en total 558.05 km. en los Estados de Michoacán, Jalisco, Guanajuato y Aguascalientes. ([Anexo POCCL](#)).

Dentro de los compromisos de la Administración 2012-2018, se estableció con el registro CG-152 la construcción y modernización de un nuevo proyecto consistente en la construcción, operación, conservación y mantenimiento de un ramal de aproximadamente 46.0 kilómetros, mismo que inicia al oriente de Jiquilpan en el Estado de Michoacán, y concluye con un entronque en la Autopista Maravatío – Zapotlanejo que conecta a la Ciudades de México y de Guadalajara.



En cumplimiento a dicho compromiso, la SCT evaluó de forma conjunta con la Concesionaria la factibilidad técnica, económica, financiera, operativa y jurídica de la obra y la pertinencia de que la misma Concesionara llevara a cabo la construcción, operación, conservación y mantenimiento del Ramal a Jiquilpan como tramo libre de peaje y, en esa calidad, como obra de ampliación adicional a las establecidas dentro del objeto del Título de Concesión.

En consecuencia, la SCT determinó que, desde el punto de vista técnico, operativo y financiero, se cumplieran con los requisitos establecidos en la legislación vigente y demás disposiciones

administrativas aplicables, por lo que se continuó con el proceso de formalización de la Modificación del Título de Concesión a fin de incluir en su objeto el Ramal a Jiquilpan.

En este sentido, con fecha 13 de junio de 2014, la SCT otorgó la Primera Modificación al Título de Concesión para que la Concesionaria lleve a cabo la construcción, operación, mantenimiento, y conservación del ramal a Jiquilpan y terminación en el entronque con la autopista Maravatío-Zapotlanejo y se otorgue una prórroga al plazo de la Concesión, complementada con un ajuste tarifario en las autopistas.



Fuente: Análisis de impacto mejoramiento Acceso Jiquilpan, Informe. Noviembre de 2013.



## IV. Marco Normativo

### IV.1. Ley Orgánica de la Administración Pública Federal.

Los artículos 2º, fracción 1, 14, 18, 26 y 36 fracciones I, XXI, XXIV y XXVII, establecen las facultades y atribuciones de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, para entre otros, otorgar concesiones o permisos para construir las obras que le corresponda ejecutar.

### IV.2. Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.

En los artículos 1º 2º, fracción 1, inciso e), 5º, fracciones I, III y IX, 6º, 15 y 30, se regula la construcción, operación, explotación, conservación y mantenimiento de los caminos y puentes que constituyen las vías generales de comunicación; así como las atribuciones para planear, formular y conducir las políticas y programas para el desarrollo de los caminos, puentes, servicios de autotransporte federal y sus servicios auxiliares; además de otorgar las concesiones mediante títulos y permisos a que se refiere la Ley, vigilar su cumplimiento, resolver sobre su revocación o terminación en su caso, y la resolución de las prórrogas, mismas que pueden ser solicitadas en cualquier momento durante su vigencia, cuando se presenten causas que lo justifiquen, no atribuibles a los concesionarios,

entre los que se incluyan demoras en la liberación del derecho de vía.

### IV.3. Ley General de Bienes Nacionales

Conforme a los artículos 3º, fracción II, 6º, fracción II, 7º, fracción XI, 16, 28, fracción V, 72 y 73, señala que son bienes de uso común los que se encuentran sujetos al régimen de dominio público de la Federación, entre ellos: los caminos, carreteras, puentes y vías férreas que constituyen vías generales de comunicación, con sus servicios auxiliares; además de facultar a la dependencia para otorgar concesiones y prórrogas hasta por un plazo de cincuenta años, el cual podrá ser ampliado una o varias veces sin exceder el citado plazo, a juicio de la dependencia.

Las concesiones, permisos y autorizaciones sobre bienes sujetos al régimen de dominio público de la Federación no crean derechos reales; otorgan simplemente frente a la administración y sin perjuicio de terceros, el derecho a realizar los usos, aprovechamientos o explotaciones, de acuerdo con las reglas y condiciones que establezcan las leyes y el título de la concesión, el permiso o la autorización correspondiente.

#### IV.4. Ley de Vías Generales de Comunicación

La Ley de Vías Generales de Comunicación, regula la actividad en relación al uso de las vías de comunicación.

**Artículo 3º.** *“Las vías generales de comunicación y los modos de transporte que operan en ellas quedan sujetos exclusivamente a los Poderes Federales. El Ejecutivo ejercitará sus facultades por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en los siguientes casos y sin perjuicio de las facultades expresas que otros ordenamientos legales concedan a otras Dependencias del Ejecutivo Federal:*

...

*III. Otorgamiento, interpretación y cumplimiento de concesiones;*

...

*VIII. Aprobación, revisión o modificación de tarifas, circulares, horarios, tablas de distancia, clasificaciones y, en general, todos los documentos relacionados con la explotación;*

..

*XII. Infracciones a esta ley o a sus reglamentos, y*

*XIII. Toda cuestión de carácter administrativo relacionada con las vías generales de comunicación y medios de transporte.”.*

#### IV.5. Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes

Dispone en los artículos 4 y 5, fracción XI, el otorgar concesiones y resolver, en su caso, sobre su prórroga y modificaciones, así como declarar administrativamente su caducidad, nulidad, rescisión o revocación.

# V. Vinculación con Documentos Rectores de la Planeación Nacional

## V.1. Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018.

El Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018, establece entre sus postulados, que el enfoque de la presente Administración fue generar un crecimiento económico sostenible e incluyente que estuvo basado en un desarrollo integral y equilibrado de todos los mexicanos.

En este orden de ideas, la SCT trabajó en 5 ejes fundamentales: lograr un México en Paz; lograr un México Incluyente; lograr un México con Educación de Calidad para Todos; lograr un México Próspero y lograr que México sea un Actor con Responsabilidad Global.

El presente instrumento se ubica dentro del marco del eje fundamental de Lograr un México Próspero, conforme a la estrategia 4.2.5 del referido Plan, por lo que fue necesario promover la participación del sector privado en el desarrollo de infraestructura, articulando la colaboración de los gobiernos estatales y municipales para impulsar proyectos de alto beneficio social, que contribuyeran a incrementar la cobertura y calidad de la infraestructura necesaria para elevar la productividad de la economía.

### Alineación de los Objetivos Sectoriales con el Plan Nacional de Desarrollo 2013 – 2018

| Objetivo General   | Llevar a México a su máximo potencial |                   |                                 |                 |                                   |
|--------------------|---------------------------------------|-------------------|---------------------------------|-----------------|-----------------------------------|
| Metas Nacionales   | México en paz                         | México Incluyente | México con educación de calidad | México Próspero | México con responsabilidad global |
| Ejes Transversales | i) Democratizar la productividad      |                   |                                 |                 |                                   |
|                    | ii) Gobierno cercano y moderno        |                   |                                 |                 |                                   |
|                    | iii) Perspectiva de genero            |                   |                                 |                 |                                   |

Asimismo, la mencionada estrategia 4.2.5 contempló las siguientes líneas de acción: (i) seguir tres ejes rectores en el desarrollo de infraestructura (a saber: desarrollo regional equilibrado, desarrollo urbano y conectividad logística); (ii) fomentar el desarrollo de relaciones de largo plazo entre instancias del sector público y del privado, para la prestación de servicios al sector público o al usuario final, en los que se utilice la infraestructura provista total o parcialmente por el sector privado; (iii) priorizar los proyectos con base en su rentabilidad social y alineación al Sistema Nacional de Planeación Democrática; (iv) consolidar instrumentos de financiamiento flexibles para proyectos

de infraestructura, que contribuyan a otorgar el mayor impulso posible al desarrollo de la infraestructura nacional: (v) complementar el financiamiento de proyectos con alta rentabilidad social en los que el mercado no participa, en términos de riesgo y plazo; y (vi) promover el desarrollo del mercado de capitales para el financiamiento de infraestructura.

Dentro de la meta nacional que busca un México Próspero, se establecen las estrategias y líneas de acción en materia de infraestructura y que transversalmente se aplican a todos los sectores: telecomunicaciones, hidrocarburos, electricidad y transporte.

### Alineación de los Objetivos Sectoriales al Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018

| Meta Nacional IV – México Próspero  |  |  |
|---|--|--|
| Objetivos de la Meta Nacional   | Estrategia del Objetivo de la Meta Nacional  | Objetivo del Programa Sectorial  |
| 4.9 Contar con una infraestructura de transporte que se refleje en menores costos para realizar la actividad económica. | 4.9.1. Modernizar, ampliar y conservar la infraestructura de los diferentes modos de transporte, así como mejorar su conectividad bajo criterios estratégicos de eficiencia. | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Desarrollar una infraestructura de transporte y logística multimodal que genere costos competitivos, mejore la seguridad e impulse el desarrollo económico social.</li> <li>2. Contar con servicios logísticos de transporte, eficientes y seguros que incrementen la competitividad y productividad de las actividades económicas.</li> <li>3. Generar condiciones para una movilidad de personas integral, ágil, segura, sustentable e incluyente, que incremente la calidad de vida.</li> </ol> |

En materia de transporte: modernizar, ampliar y conservar la infraestructura de los diferentes modos de transporte, así como mejorar su conectividad bajo criterios estratégicos y de eficiencia, especificando líneas de acción particulares para los subsectores carretero, ferroviario, marítimo-portuario y aeroportuario.

## V.2. Programa Nacional de Infraestructura alineado con las metas del PND.

Conviene destacar que el Capítulo VIII del citado Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018 denominado “Sistema Nacional de Planeación Democrática”, refiere que con fundamento en el artículo 22 de la Ley de Planeación, la presente Administración elaborará, entre otros programas, el “Programa Nacional de Infraestructura”, y que los programas que emanen del Plan Nacional de Desarrollo deberán ser sujetos de medición y seguimiento.

El Programa Nacional de Infraestructura 2014-2018, está alineado al Plan Nacional de Desarrollo mediante el impulso de infraestructura como condición estratégica para mejorar la competitividad de las empresas, aumentar la productividad del país y generar más y mejores empleos, buscando aumentar el bienestar social y reducir diferencias entre regiones.

Con base en el Acuerdo 01/2013 por el que se emiten los Lineamientos para dictaminar y dar seguimiento a los programas derivados del Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 10 de junio de 2013, en los cuales se esta-

blecen los elementos y características que deben contener los programas que deriven del Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018; el Programa Nacional de Infraestructura contiene objetivos, estrategias y líneas de acción que reflejan las actividades prioritarias y concretas en materia de infraestructura, impulsadas por el Gobierno de la República.

### Comunicaciones y Transportes

#### Objetivo

Contar con una estructura y una plataforma logística de transporte y comunicaciones modernas que fomenten una mayor competitividad, productividad y desarrollo económico y social.

#### Estrategias

1. México Como plataforma logística Global.
2. México con una movilidad de pasajeros moderna.
3. México con acceso universal a la banda ancha.

## VI. Síntesis Ejecutiva

Considerando que la construcción, operación, mantenimiento y conservación del Ramal a Jiquilpan representaría a un gasto por parte de la Concesionaria de \$2,300,000,000 (dos mil trescientos millones de pesos), el cual no se encontraba previsto dentro de las condiciones originales del Título de Concesión y cuya recuperación provendría de los flujos de la propia Concesión, estimando los nuevos gastos de inversión y las demás proyecciones financieras y operativas, con fecha 13 de junio de 2014, con la finalidad de mantener el equilibrio financiera de la Concesión, la SCT otorgó la Primera Modificación al Título de Concesión para que la Concesionaria lleve a cabo la construcción, operación, mantenimiento, y conservación del Ramal a Jiquilpan y terminación en el entronque con la autopista Maravatío-Zapotlanejo y, se otorgue una prórroga al plazo de vigencia de la Concesión de hasta por 4 años 6 meses, contados a partir de la fecha original de extinción, complementada con un ajuste tarifario.

La determinación de otorgar una prórroga a la vigencia de la Concesión, atendió a que la construcción, operación y mantenimiento de esta nueva obra, sólo podría ser financiable con la certeza jurídica de que la Concesionaria podría explotar la Concesión durante el tiempo suficiente para pagar los

financiamientos y recuperar sus gastos, sin exceder el plazo máximo previsto en la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.

Asimismo, con base en las proyecciones relacionadas con la construcción, operación, conservación y mantenimiento del Ramal a Jiquilpan, que presentó la Concesionaria y que la SCT avaló, a efecto de mantener el equilibrio económico de la Concesión, fue necesario, además de la prórroga mencionada, un incremento promedio ponderado del 2%, de la tarifa para los aforos totales en las Autopistas. Dicho incremento se aplicó considerando un aumento del 6%, en las tarifas correspondientes a las clases vehiculares “camiones” y “autobuses” y 0%, en las tarifas correspondientes a la clase vehicular “autos”.

## VII. Acciones Realizadas

### VII.1. Acciones operativas

Con fundamento en los Artículos 2°, fracción I, 14, 18, 26 y 36 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 1°, 2°, fracción I, inciso c), 5°, fracciones I, III y, 30 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal; y 1°, 4° y 5°, fracción XI, del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, la SCT otorgó a la Concesionaria la Primera Modificación al Título de Concesión, llevando a cabo las siguientes acciones:

Mediante escrito recibido por la Dirección General de Desarrollo Carretero, con fecha 4 de julio de 2013, la Concesionaria pide la Modificación al Título de Concesión y solicita formalmente a la SCT, evaluar de forma conjunta la factibilidad económica y financiera del proyecto conceptual para la construcción, operación, conservación y mantenimiento del Ramal a Jiquilpan. ([Anexo POCC-1](#))

Como parte de la evaluación técnica y financiera de la construcción, operación y mantenimiento del Ramal a Jiquilpan, la Concesionaria presentó entre otros, los siguientes documentos:

- El (i) el proyecto del Ramal a Jiquilpan, en donde se aprecia que el mismo tendrá una longitud aproximada de 46.0 kilómetros, y utilizará una parte del derecho de vía

que actualmente existe en la vía federal que opera libre de peaje; (ii) el programa de obras físico-financiero; (iii) El estudio de tránsito estimando los impactos en el aforo e ingreso de la Concesionaria como resultado de la construcción del Ramal a Jiquilpan cómo tramo libre de peaje y, (iv) Proyecciones financieras ([Anexo POCC-2](#))

- Análisis de impacto mejoramiento Acceso Jiquilpan ([Anexo POCC-3](#)).

El 19 de marzo de 2014, se reunieron la SCT y la Concesionaria, con el objeto de determinar la viabilidad de la construcción, operación, conservación y mantenimiento de un ramal de 46.0 kilómetros de longitud, con inicio en el oriente de Jiquilpan en el Estado de Michoacán y con terminación con un entronque con la autopista Maravatío-Zapotlanejo. Conforme a la minuta de la reunión, se concluyó que se cumplen desde el punto de vista técnico, operativo y financiero, con los requisitos establecidos en la legislación vigente y demás disposiciones administrativas aplicables para continuar con el proceso de formalización de la Modificación del Título de Concesión a fin de incluir en el objeto, la construcción, operación, conservación y mantenimiento del Ramal a Jiquilpan. ([Anexo POCC-4](#))

La Dirección General de Desarrollo Carretero mediante oficio 3.4.-105.-330

de fecha 10 de junio de 2014, remitió al titular de la Unidad de Asuntos Jurídicos, ambos de la SCT, el proyecto de Modificación del Título de Concesión, informando que esa Dirección General considera que el citado proyecto es procedente desde el punto de vista técnico, operativo y financiero. ([Anexo POCC-5](#))

La Unidad de Asuntos Jurídicos, a través de la Dirección General Adjunta Normativa, mediante oficio número 102.202.-008430, de fecha 12 de junio de 2014 informó al Director General de Desarrollo Carretero que desde el punto de vista jurídico el proyecto de Primera Modificación del Título de Concesión, esa Dirección considera que, en términos generales se encuentra correcta en su forma y estructura legal ([Anexo POCC-6](#)).

La Dirección General de Desarrollo Carretero mediante oficio 3.4.-105.-395 de fecha 4 de julio de 2014, dirigido al representante Legal de la Concesionaria, remite el documento suscrito por el Titular de la SCT que contiene la Primera Modificación al Título de Concesión. ([Anexo POCC-7](#)).

La Dirección General de Desarrollo Carretero mediante oficio 3.4.-105.-395 de fecha 4 de julio de 2014, dirigido al representante Legal de la Concesionaria, remite el documento suscrito por el Titular de la SCT que contiene la Primera Modificación al Título de Concesión. ([Anexo POCC-7](#)).

La Dirección General de Desarrollo Carretero mediante oficio 3.4.3.-991 de fecha 8 de septiembre de 2014, dirigido al representante Legal de la Concesionaria,

le comunica que mediante oficio 3.1.1.-721 de fecha 28 de agosto de 2014, el Director General Adjunto de Proyecto de la Dirección General de Carreteras de la SCT, informa que una vez llevado a cabo la revisión correspondiente a los proyectos, no tiene inconveniente en proporcionar el visto bueno a los mismos, en el entendido que es responsabilidad de la Concesionaria y que la información proporcionada sea verídica y cumpla con la normatividad vigente ([Anexo POCC-8](#)).

La Dirección General de Desarrollo Carretero mediante oficio 3.4.3.-993 de fecha 8 de septiembre de 2014, dirigido al representante Legal de la Concesionaria, le comunica que mediante oficio 3.1.1.-722 de fecha 29 de agosto de 2014, el Director General Adjunto de Proyecto de la Dirección General de Carreteras de la SCT, informa que una vez llevado a cabo la revisión correspondiente los proyectos en mención, se concluyó que las estructuras de pavimento propuestas tendrán una vida útil teórica de 1 a 2 años, por lo tanto, recomienda realizar una propuesta de pavimento más adecuada a las condiciones de tránsito que se presentarán en la zona, con una vida útil de al menos 5 años, con la finalidad de que los daños por deformación y fatiga no aparezcan prematuramente y de vea disminuido el nivel de servicio al usuario. ([Anexo POCC-9](#)).

La Dirección General de Desarrollo Carretero mediante oficio 3.4.3.-1075 de fecha 26 de septiembre de 2014, dirigido al representante Legal de la Concesionaria, le comunica que en alcance a su similar 3.4.3.-993 de fecha 08 de septiembre de 2014, ratifica



que los proyectos ejecutivos para la construcción del tramo La Barca-Sahuayo (km 100+000 al km 107+427.018 y km 202+000 al km 228+000) y del tramo Sahuayo-Jiquilpan (km 228+000 al km 240+381.136), se encuentran autorizados de acuerdo a los oficios remitidos por esta Dirección General Adjunta Nos. 3.4.3.-470 para las estructuras, 3.4.3.-991 para los entronques y 3.4.3.-993 para la troncal; por lo cual, la Concesionaria deberá presentar a la SCT la Solicitud de Inicio de Construcción, adjuntando toda la documentación que se establece en el Título de Concesión (presupuesto, programa de obra, programa de la utilización de equipo y maquinaria, pólizas de seguros, etc.).

Asimismo, que es obligación de la Concesionaria mantener en buenas condiciones de operación los tramos carreteros ya mencionados durante todo el tiempo que dura la Concesión en comento, de acuerdo a lo establecido en el mismo Título de Concesión. También, le menciona la conveniencia de seguir la recomendación hecha en el oficio 3.4.3.-993 con relación a realizar una propuesta de pavimento más adecuada a las condiciones de tránsito que se presentarán en la zona, con la finalidad de asegurar una vida útil mayor y evitar posibles daños prematuros por deformación y fatiga de dicho pavimento, ofreciéndole un servicio de calidad al usuario. ([Anexo POCC-10](#))

### **Primera Modificación al Título de Concesión.**

El 13 de junio de 2014, la SCT celebró con la Concesionaria, la Primer Modificación al Título de Concesión (Anexo PT-1), para lo cual cambiaron las condiciones Primera, Tercera, Sexta, Décima, Décima Primera, Décima Segunda, Décima Tercera, Décima Quinta, Décima Sexta y Cuadragésima Primera del Título de Concesión para quedar como sigue:

*“Se modifican las condiciones Primera, Tercera, Sexta, Décima, Décima Primera, Décima Segunda, Décima Tercera, Décima Quinta, Décima Sexta y Cuadragésima Primera del Título de Concesión para quedar como siguen:*

...

#### **PRIMERA. DEFINICIONES**

...

*Fecha de Terminación de la Concesión; significa la fecha en que concluirá el periodo de vigencia de la Concesión, y que corresponde a la expiración del periodo de 30 (treinta) años contados a partir de la fecha de Inicio de Vigencia de la Concesión o, en su el de la prórroga otorgada en términos de las Leyes Aplicables, de conformidad con lo dispuesto en la Condición Tercera y Cuadragésima Primera del presente Título de Concesión, o bien la fecha en que ocurra la terminación anticipada en los términos dispuestos en la misma y en las Leyes Aplicables. ”*

...

*Obras de Ampliación, significan las construcciones asociadas a las Autopistas en Operación; que se citan a continuación y que la Concesionaria deberá llevar a cabo, conforme a lo*

dispuesto en el presente Título de Concesión y las Leyes Aplicables:

...

6. Un ramal libre de peaje con una longitud aproximada de 46.0 kilómetros, con inicio al oriente de Jiquilpan, en el Estado de Michoacán, y terminación en el entronque con la Autopista Maravatio — Zapotlanejo a la altura del km 405+400, en el Estado de Jalisco, como autopista de altas especificaciones de tipo A2 con corona de 12 metros, conforme trazo y proyecto autorizados por la Secretaría.

Con excepción de la Obra de Ampliación marcada en el numeral 6 (seis), la Concesión incluye la construcción, operación, explotación, conservación y mantenimiento de las Obras de Ampliación, incluyendo el Derecho de Vía de las Obras de Ampliación y sus servicios auxiliares. Respecto de la Obra de Ampliación marcada en el numeral 6 (seis), la Concesión incluye únicamente la construcción, operación, conservación y mantenimiento de dicha Obra de Ampliación.

...

Título de Concesión, significa el presente documento, que la Secretaría emite a favor de la Concesionaria, en el que se establecen los términos y condiciones de la Concesión para la construcción, operación, explotación, conservación y mantenimiento de las Autopistas y las Obras de Ampliación, incluyendo cualquier modificación al mismo.

...

TERCERA. VIGENCIA DE LA CONCESIÓN.

...

Para efectos de la prórroga correspondiente se estará a lo Opuesto en la Condición CUADRAGÉSIMA PRIMERA.

...

#### SEXTA. AMPLIACIONES.

Sí durante la vigencia de la Concesión se presenta un incremento no previsto en los TPDA's, en una Varias de las Autopistas (con excepción de la Obra de Ampliación señalada en el numeral 6 de la definición de "Obras de Ampliación" de la Condición Primera), y esto tiene como efecto que: (i) la o las Autopista(s) Se clasifique(n) en nivel de servicio "D" en la hora de máxima demanda, (ii) que las plazas de cobro observen tiempos de espera para el pago mayores a 3 minutos por cada 50 kilómetros de recorrido dentro de su área de influencia, y (iii) se prevea que dichos TDPA's anuales se continuarán incrementando, la Concesionaria deberá solicitar a la Secretaría que autorice la ampliación de la totalidad o parte de la(s) Autopista(s) y/o de sus plazas de cobro, según el tramo en el que se produzca o se prevea que se producirán los incrementos del TPDA. A la solicitud señalada, se deberá adjuntar el estudio de tránsito que comprenda: (i) tránsitos diarios promedio anuales y su composición en las distintas Autopistas; (ii) su variación y su tasa media de crecimiento anual, incluyendo las hipótesis consideradas; (iii) pronósticos de corto, mediano y largo plazo, y (iv) la velocidad de operación promedio observada. Dicho estudio comparativo de tránsito deberá ser realizado por una empresa especializada de reconocida solvencia y experiencia en estu-

*dios similares a satisfacción de la Secretaría.....*

...

#### **DÉCIMA. PROYECTO EJECUTIVO**

....

*Salvo por lo que se indica más adelante, la Concesionaria se obliga a presentar a la Secretaría para su aprobación, dentro de un plazo no mayor a 6 (seis) meses, contados a partir de la Fecha de Inicio de Vigencia de la Concesión, o en cualquier otra fecha que autorice la Secretaría, el Proyecto Ejecutivo correspondiente a las Obras de Ampliación y a realizar su construcción conforme al mismo. Respecto a la Obra de Ampliación marcada con el numeral 6 de la Definición de Obras de Ampliación, el Proyecto Ejecutivo deberá ser presentado por la Concesionaria a más tardar dentro de los 30 (treinta días) hábiles siguientes a la inclusión de dicha obra en el Título de Concesión, siendo que la Concesionaria podrá presentarlo de forma parcial para los distintos subtramos que integran la obra y los elementos del Proyecto Ejecutivo.*

...

#### **DÉCIMA PRIMERA. DERECHO DE VÍA DE LAS OBRAS DE AMPLIACIÓN.**

...

*Con respecto a la Obra de Ampliación señalada en numeral 6 de la definición de "Obras de Ampliación", la Concesionaria coadyuvará, en el ámbito de sus atribuciones, con la Secretaría en la liberación del Derecho de Vía de las Obras de Ampliación, debiendo aportar los recursos que se necesiten para*

*celebrar los convenios de ocupación previa, o bien, en su caso, los actos de expropiación o de cualquier otra naturaleza que posibiliten que la Secretaría adquiera la propiedad o el derecho de disponer del Derecho de Vía de las Obras de Ampliación. La Concesionaria estará obligada a aportar recursos para la liberación del Derecho de Vía relacionado con la Obra de Ampliación marcada con el numeral 6 de la Definición de Obras de Ampliación hasta por un monto de \$100,000,000.00 (cien millones de Pesos M.N.); y en el entendido de que dichos recursos no se considerarán que forman parte del fondo relativo a los gastos para la liberación del Derecho de Vía a que se hace referencia en la Condición Novena.*

...

#### **DÉCIMA SEGUNDA. INICIO DE LAS OBRAS DE AMPLIACIÓN.**

*A partir de la fecha de autorización del Proyecto Ejecutivo, la Concesionaria deberá presentar la solicitud de expedición del Certificado de Inicio de Construcción de las Obras de Ampliación y el programa de construcción dentro de los 10 (diez) Días Hábiles siguientes, para lo cual la Concesionaria deberá solicitar el formato de solicitud a la Secretaría y cumplir con los requisitos en él establecidos. Con respecto a la Obra de Ampliación señalada en el numeral 6 de la definición de "Obras de Ampliación", la Concesionaria podrá presentar la solicitud de expedición del Certificado de Inicio de Construcción de forma parcial para las secciones que cuenten con el derecho de vía liberado y el dictamen ambiental emitido por SEMARNAT.*

...

**DÉCIMA TERCERA. CONSTRUCCIÓN DE LAS OBRAS DE AMPLIACIÓN.**

*La Concesionaria se obliga a realizar la construcción de las Obras de Ampliación, con estricto apego al Proyecto Ejecutivo y deberá concluir las dentro de un plazo máximo de 3 años contados a partir de la Fecha de inicio de la Vigencia de la Concesión, salvo por la Obra de Ampliación Señalada en el numeral 6 de la definición de dicho término en la Condición Primera en cuyo caso el plazo será de 2 (dos) años contados a partir de la Fecha Inicio de Obra. En caso que la Concesionaria no pueda dar cumplimiento a su obligación de construcción de las Obras de Ampliación dentro del plazo máximo señalado por no imputables a la misma, la Secretaría prorrogará dicho plazo siempre y cuando las Causas sean debidamente justificadas.*

...

**DÉCIMA QUINTA. TERMINACIÓN DE LAS OBRAS DE AMPLIACIÓN.**

*La Concesionaria tendrá la obligación de concluir las Obras de Ampliación los plazos establecidos en la Condición Décima Tercera, conforme a las condiciones establecidas en este Título de Concesión, y a emitir Informe de Terminación Total de Obra de Ampliación, firmado por su representante legal debidamente autorizado, cuyo contenido deberá estar confirmado por el Ingeniero Independiente, en el que se notifique a la Secretaría bajo protesta de*

*decir verdad, que las Obras de Ampliación cumplen con el Proyecto Ejecutivo, y demás términos y condiciones establecidos en este Título de Concesión, y por lo tanto están listas para ser inspeccionadas por la Secretaría para que emita la Autorización para el Inicio de Operación de las Obras de Ampliación.*

*En el caso de que la Concesionaria no cumpla con el plazo referido en el párrafo primero de esta condición, salvo por Caso Fortuito o Fuerza Mayor o conforme a lo establecido en la condición DÉCIMA TERCERA, la Concesionaria pagará a la Secretaría un monto equivalente a 800 (ochocientos) Salarios Mínimos por cada día de atraso en la terminación de las Obras de Ampliación, conforme a lo establecido en este Título de Concesión.*

...

**DÉCIMA SEXTA. INICIO DE OPERACIÓN DE LAS OBRAS DE AMPLIACIÓN**

*Una vez expedido el Informe de Terminación Parcial de Obra o el Informe de Terminación Total de Obras de Ampliación, la Secretaría dispondrá de un plazo máximo de 10 (diez) días para llevar a cabo la inspección general de cada una de las Obras de Ampliación y verificará que las mismas cumplan con los requisitos establecidos en esta Concesión, en cuyo caso emitirá la autorización para el Inicio de Operación de las Obras de Ampliación correspondientes y procederá en esa misma fecha al levantamiento del acta respectiva.*

...

#### **CUADRAGÉSIMA PRIMERA. PRÓ- RROGA DE LA CONCESIÓN**

*En términos de lo dispuesto en el artículo 6° de la Ley de Caminos, el plazo de la Concesión podrá ser prorrogado hasta por el equivalente al plazo otorgado originalmente, siempre que la Concesionaria haya cumplido con las condiciones establecidas en esta Concesión.*

...

*Derivado de las modificaciones a las condiciones técnicas; operativas y financieras de la Concesión, relacionadas con obligación de "LA CONCESSIONARIA" de construir, operar, conservar y mantener la Obra de Ampliación señalada en el numeral 6 de la definición de "Obras de Ampliación con la finalidad de mantener el equilibrio económico de la Concesión, y tomando en cuenta los nuevos gastos y las demás proyecciones financieras y operativas que consideren la rentabilidad de la Concesión, ..... se otorga una pró-*

*rroga al periodo de vigencia de la Concesión en la Condición Tercera de cuatro años y seis meses contados a partir del 4 de octubre de 2037.*

...

**SEGUNDA.** - *Se modifica el Anexo 4. Tarifas y Metodología de Actualización del Título de Concesión.*

**TERCERA.** - *Con excepción de lo establecido en el presente instrumento, las demás condiciones contenidas en el Título de Concesión se mantendrán vigentes en todos sus términos, sin que esta modificación constituya de manera alguna, novación a los derechos y obligaciones previamente adquiridos por las partes.*

**CUARTA.** - *La firma del presente documento por parte de "LA CONCESSIONARIA" implica la aceptación incondicional de sus términos y condiciones.*

## VIII. Seguimiento y Control

Derivado de las auditorías practicadas a la Dirección General de Desarrollo Carretero por el periodo de 2013 – 2018 por las diferentes instancias fiscalizadoras, las observaciones determinadas en las cuentas públicas correspondientes, fueron atendidas y solventadas.

## IX. Resultados

La concesionaria “Red de Carreteras de Occidente” (RCO) fue constituida el 13 de agosto de 2007 como una Sociedad de Responsabilidad Limitada de Capital Variable de conformidad con las leyes de México, después de que el Consorcio Original fuera declarado ganador de la licitación del FARAC I, la cual le otorga el derecho y la obligación de construir, operar, explotar, conservar y mantener un paquete formado por cuatro Autopistas de cuota, así como el derecho y la obligación de construir, operar, conservar y mantener las Obras de Ampliación por el plazo de la Concesión y a partir del 4 de octubre de 2007. Para tales efectos, el Consorcio Original constituyó RCO como la sociedad mexicana de propósito específico para que le fuera adjudicado el Título de Concesión FARAC I.

Las actividades principales de la Concesionaria son la operación y el mantenimiento de las Autopistas al amparo de FARAC I, así como la ejecución de las Obras de Ampliación.

Con aproximadamente 663.9 km de longitud, la red de Autopistas constituye una de las mayores concesiones privadas de México. Las cuatro Autopistas de cuota otorgadas a RCO al amparo del Título de Concesión FARAC I, son parte del corredor principal que conecta a la Ciudad de México y la zona metropolitana de Guadalajara, las dos ciudades más pobladas de México<sup>22</sup>, así como otras urbes relevantes

del Occidente de México, tales como Morelia, Zamora, Lagos de Moreno, La Piedad, Tepatitlán, San Juan de los Lagos, Zapotlanejo, León y Aguascalientes, en los Estados de Michoacán, Jalisco, Guanajuato y Aguascalientes. Estos Estados en conjunto contribuyeron aproximadamente con 14.3%<sup>23</sup> del PIB de México en 2015 y aproximadamente el 16.4% de la población de acuerdo al censo realizado en 2010 por el INEGI.

Las Autopistas son parte del corredor principal que conecta la Ciudad de México y la zona metropolitana de Guadalajara, las dos ciudades más grandes en población de México, así como otras urbes relevantes del Occidente de México, tales como Morelia, Zamora, Lagos de Moreno, La Piedad, Tepatitlán, San Juan de los Lagos, Zapotlanejo, León y Aguascalientes, en los Estados de Michoacán, Jalisco, Guanajuato y Aguascalientes.

La Compañía obtiene ingresos de las Autopistas principalmente a través de cobro de cuotas de peaje y en menor medida de: (i) Servicios Auxiliares como son tiendas de conveniencia y restaurantes operados en las Autopistas, y (ii) cuotas que cobra a terceros que prestan Servicios Auxiliares en las Autopistas, tales como estaciones de servicio, tiendas de conveniencia y empresas de servicios públicos, además de cuotas a terceros por permitirles construir y operar aprovechamientos como cruzamientos e instalaciones

marginales como puentes, tuberías, líneas de transmisión y otra infraestructura en el Derecho de Vía. En 2017, los ingresos netos de las Autopistas se situaron en \$6,536.6 millones, un incremento de 12.1% con respecto a los \$5,833.0 millones registrados en 2016.

Los ingresos netos por peaje han incrementado como consecuencia de los aumentos en tráfico, de una mezcla vehicular con mayor proporción de tráfico pesado y de aumentos reales y nominales en las tarifas.

Para el año terminado el 31 de diciembre de 2017, el TPD para las Autopistas fue 13,361 vehículos, un incremento de 6.9% y 19.7% respecto a los 12,498 vehículos observados en 2016 y los 11,159 vehículos observados en 2015.

Las Autopistas han experimentado aumentos sostenidos de tráfico vehicular durante la última década debido al desarrollo económico de la región, en particular de la industria manufacturera, visible en el crecimiento de los vehículos de transporte de mercancía, el desarrollo de infraestructura complementaria a la red operada por RCO y múltiples iniciativas llevadas a cabo por la Compañía, entre las que se encuentra la inversión en el nivel de servicio prestado en las Autopistas. Dicho crecimiento se ha traducido en una TACC de 5.4% del año 2000 al 2017, el cual incluye el periodo del año 2000 a 2007 precedente a la operación de la Compañía con las Autopistas.

Nota Periodística:<sup>8</sup>

Jiquilpan, Michoacán; 15 de octubre del 2018.- En beneficio de más de 26 mil 400 habitantes de la región, fue inaugurado por el Presidente de la República, Enrique Peña Nieto, el segundo tramo del entronque carretero Jiquilpan-Sahuayo el cuál disminuirá el traslado de la producción agroalimentaria.

Al respecto, el Gobernador del Estado Silvano Aureoles Conejo precisó el ramal cuenta con 12 kilómetros de extensión, mismo que comunica a los municipios de Sahuayo y Jiquilpan.

Mientras que el Secretario de Comunicaciones y Transportes, Gerardo Ruiz Esparza, detalló la obra consta de 12 metros de ancho y acotamientos de 2.5 metros, además de 2 entronques a desnivel: el de Sahuayo y Jiquilpan.

En cuanto a la inversión expresó mil 350 millones de pesos, que durante su construcción generó 5 mil 400 empleos directos e indirectos.

Finalmente dijo, en sus 2 etapas la carretera suma 46km de longitud y una inversión de 2 mil 60 mdp, que además logra conectar a los estados de Michoacán y Jalisco.

<sup>8</sup> Nota Periodística de Grupo MARMOR, Michoacán, Mich.





## X. Resumen Ejecutivo

De acuerdo con la presentación del Informe de Labores de la SCT para el periodo 2017-2018, destacan algunos puntos de relevancia que pueden sintetizar en unas cuantas líneas la visión que ha tenido la presente administración en materia de carreteras concesionadas:

*“La infraestructura de comunicaciones y transportes es un factor central en el desarrollo económico y social de cada nación, toda vez que potencia la eficiencia de la inversión pública y privada en la economía, facilita el funcionamiento eficaz de los mercados y apoya el crecimiento equilibrado de sus distintas regiones. Donde se construye una carretera, una vía férrea, se edifica un puerto o se instala una torre de telecomunicaciones se abre la ruta al progreso y a la inclusión social.*

*En infraestructura carretera se priorizaron los trabajos de construcción y modernización.*

*Durante estos años el Gobierno de la República, a través de la SCT, ha construido los cimientos que permiten a México avanzar para transformarse en una plataforma logística global, que impulsa la productividad, eleva la competitividad y genera más y mejores empleos.*

*Ahora, nuestro país cuenta con modernas autopistas y carreteras que contribuyen a reducir tiempos de traslado y costos logísticos, a brindar ma-*

*yor seguridad al transporte de mercancías y a la movilidad de pasajeros.*

*Todo el hacer de la SCT, durante la presente Administración, se ha realizado de cara a la ciudadanía, bajo la convicción de que transparentar la operación cotidiana de las dependencias de la Administración Pública Federal, no sólo es un deber sino una necesidad para ser más confiables, eficaces y lograr mejores posibilidades de atraer inversión y, por tanto, generar más empleos.*

*Durante esta Administración, la SCT ha puesto en operación importantes medidas de acceso a la información pública que permiten a los ciudadanos conocer de manera sencilla y oportuna la información sobre las contrataciones y el ejercicio eficiente del gasto, como lo es la actualización permanente del portal electrónico a través del cual se publica la información de las contrataciones y se transmiten en tiempo real los procesos licitatorios ([www.gob.mx/sct](http://www.gob.mx/sct)). En dichos procesos participan, designados por la Secretaría de la Función Pública, testigos sociales independientes, de alto prestigio y capacidad profesional que certifican que los procedimientos se lleven con estricto apego a los requisitos técnicos y jurídicos.”.*

## XI. Anexos

|               |  |
|---------------|--|
| Anexo POCCI   | Título de Concesión de los 4 tramos.   |
| Anexo POCCII  | Primera Modificación Paquete Centro Occidente.                                 |
| Anexo POCC 1  | Solicitud del Concesionario para Obra de Ampliación                            |
| Anexo POCC 2  | Proyecto del Ramal “La Barca-Jiquilpan”.                                       |
| Anexo POCC 3  | Análisis de Impacto. Informe de Steer Davies Gleave, noviembre de 2013.        |
| Anexo POCC 4  | Minuta Viabilidad de Construcción.   |
| Anexo POCC 5  | Opinión DGDC OF. 3.4.105.330 10-06-14.   |
| Anexo POCC 6  | Opinión UAJ oficio 102.202.008430 12-07-14.                                    |
| Anexo POCC 7  | Envío de la Primera Modificación al Concesionario. Oficio 3.4.105.395 4-07-14. |
| Anexo POCC 8  | Seguimiento oficio 2014-C991.  |
| Anexo POCC 9  | Seguimiento oficio 2014-C993.  |
| Anexo POCC 10 | Seguimiento oficio 2014-C1075.   |