



# COMUNICACIONES

SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES



DOCUMENTO DIAGNOSTICO DEL PROGRAMA PRESUPUESTARIO  
K048 “SERVICIOS RELACIONADOS PARA LA LIBERACIÓN DE  
DERECHO DE VÍA”

---

SEPTIEMBRE 2021



## CONTENIDO

<b>SIGLAS Y ACRÓNIMOS</b> .....	<b>2</b>
<b>GLOSARIO</b> .....	<b>3</b>
<b>1. ANTECEDENTES</b> .....	<b>5</b>
<b>2. IDENTIFICACIÓN, DEFINICIÓN Y DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA O NECESIDAD</b> 10	
<b>2.1 Definición del problema</b> .....	<b>10</b>
<b>2.2 Estado Actual del Problema</b> .....	<b>11</b>
<b>2.3 Evolución del Problema</b> .....	<b>15</b>
<b>2.4 Experiencias de Atención</b> .....	<b>26</b>
<b>2.5 Árbol del Problema</b> .....	<b>26</b>
<b>3. OBJETIVOS</b> .....	<b>35</b>
<b>3.1 Árbol de Objetivos</b> .....	<b>35</b>
<b>3.2 Determinación de los Objetivos del Programa</b> .....	<b>36</b>
<b>3.3 Aportación de los Objetivos al Plan Nacional de Desarrollo</b> .....	<b>38</b>
<b>4. COBERTURA</b> .....	<b>41</b>
<b>4.1 Identificación y caracterización de la población o área de enfoque potencial</b> <b>41</b>	
<b>4.2 Identificación y caracterización de la población o área de enfoque objetivo</b> 51	
<b>4.3 Cuantificación de la población o área de enfoque potencial y objetivo</b> .....	<b>55</b>
<b>4.4 Frecuencia de actualización de la población o área de enfoque potencial y objetivo</b> .....	<b>55</b>
<b>5. ANÁLISIS DE ALTERNATIVAS</b> .....	<b>55</b>
<b>6. DISEÑO DEL PROGRAMA PROPUESTO O CON CAMBIOS SUSTANCIALES</b> .....	<b>58</b>
<b>6.1 Modalidad del Programa</b> .....	<b>58</b>
<b>6.2 Diseño del Programa</b> .....	<b>59</b>
<b>6.2.1 Previsiones para la integración y operación del padrón de beneficiarios</b>	<b>62</b>
<b>6.3 Matriz de Indicadores para Resultados</b> .....	<b>62</b>
<b>7. ANÁLISIS DE SIMILITUDES Y COMPLEMENTARIEDADES</b> .....	<b>68</b>
<b>8. PRESUPUESTO</b> .....	<b>71</b>
<b>ANEXO 1 FICHA CON DATOS GENERALES DEL PROGRAMA PROPUESTO O CON CAMBIOS SUSTANCIALES</b> .....	<b>72</b>



**Anexo 2 Complementariedades y coincidencias entre programas ..... 76**  
**9. BIBLIOGRAFÍA ..... 81**





## SIGLAS Y ACRÓNIMOS

**APF.-** Administración Pública Federal.

**CFE.-** Comisión Federal de Electricidad.

**DGC. -** Dirección General de Carreteras de la SCT

**DGDC. -** Dirección General de Desarrollo Carretero de la SCT

**INAH.-** Instituto Nacional de Antropología e Historia.

**INDAABIN. –** Instituto de Administración y Avalúos de Bienes Nacionales

**MML.-** Metodología de Marco Lógico

**MIR.-** Matriz de Indicadores para Resultados

**ODS.-** Objetivos del Desarrollo Sostenible

**PEMEX.-** Petróleos Mexicanos

**PND.-** Plan Nacional de Desarrollo

**Pp.-** Programa Presupuestario

**SCT. -** Secretaría de Comunicaciones y Transportes

**SEMARNAT.-** Secretaria de Medio Ambiente y Recursos Naturales.

**SHCP. –** Secretaría de Hacienda y Crédito Público

**UR.-** Unidad Responsable





## GLOSARIO

**Agenda 2030:** Plan de acción mundial entre los Estados Miembros de las Naciones Unidas, a favor de las personas, el planeta y la prosperidad, basado en 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), que tiene por objeto asegurar el progreso social y económico sostenible en todo el mundo y fortalecer la paz universal dentro de un concepto más amplio de la libertad.

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

**Bienes y/o servicios:** Se refiere a los componentes, tipos de apoyo, proyectos, bienes, servicios, subsidios y en general a cualquier producto generados por el Pp para el logro de su objetivo central.

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

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

**Clave del Pp:** Nomenclatura que identifica a un Programa presupuestario en la Estructura Programática. Se compone de la Modalidad presupuestal y tres dígitos numéricos.

**Complementariedad:** Se considera que dos Programas presupuestarios son complementarios cuando atienden a una misma población mediante la generación de diferentes bienes y/o servicios para el logro de objetivos con características similares.

**Dependencia:** A las que se refiere el artículo 2, fracción VIII, de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria.

**Diagnóstico:** Documento al que se refiere el numeral Vigésimo Primero de los Lineamientos Generales para la Evaluación de los Programas Federales de la Administración Pública Federal.

**Entidad:** A las que se refiere el artículo 2, fracción XVI, de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria.

**Estructura Programática (EP):** Conjunto de categorías y elementos programáticos ordenados en forma coherente, el cual define las acciones que efectúan los ejecutores de gasto para alcanzar sus objetivos y metas de acuerdo con las políticas definidas en el Plan Nacional de Desarrollo y en los Programas presupuestarios. Asimismo, ordena y clasifica las acciones de los ejecutores de gasto para delimitar la aplicación del gasto y permitir conocer el rendimiento esperado de la utilización de los recursos públicos.





**Guía MIR:** Guía para el Diseño de la Matriz de Indicadores para Resultados que publica la Secretaría de Hacienda y Crédito Público. Disponible para su descarga en la dirección electrónica: [https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/154437/Guia\\_MIR.pdf](https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/154437/Guia_MIR.pdf).

**Metodología del Marco Lógico (MML):** Herramienta de planeación estratégica basada en la estructuración y solución de problemas, que permite organizar de manera sistemática y lógica los objetivos de un programa y sus relaciones de causalidad; identificar y definir los factores externos al programa que pueden influir en el cumplimiento de los objetivos; evaluar el avance en la consecución de estos, así como examinar el desempeño del programa en todas sus etapas. La MML facilita el proceso de conceptualización y diseño de programas y permite fortalecer la vinculación de la planeación con la programación.

**Población:** Personas físicas o morales, públicas o privadas; bienes; institución(es) o área(s) geográfica(s) que pueden agruparse por la presencia o ausencia de un atributo que le identifica como problemático(a), necesitado(a) y/o con oportunidades de mejora.

**Problema o necesidad pública:** Conjunto de condiciones y situaciones indeseables, conflictos, oportunidades de mejora o necesidades que afectan a la Población y que son susceptibles de atención gubernamental por estar en el ámbito de las obligaciones constitucionales del Estado.

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

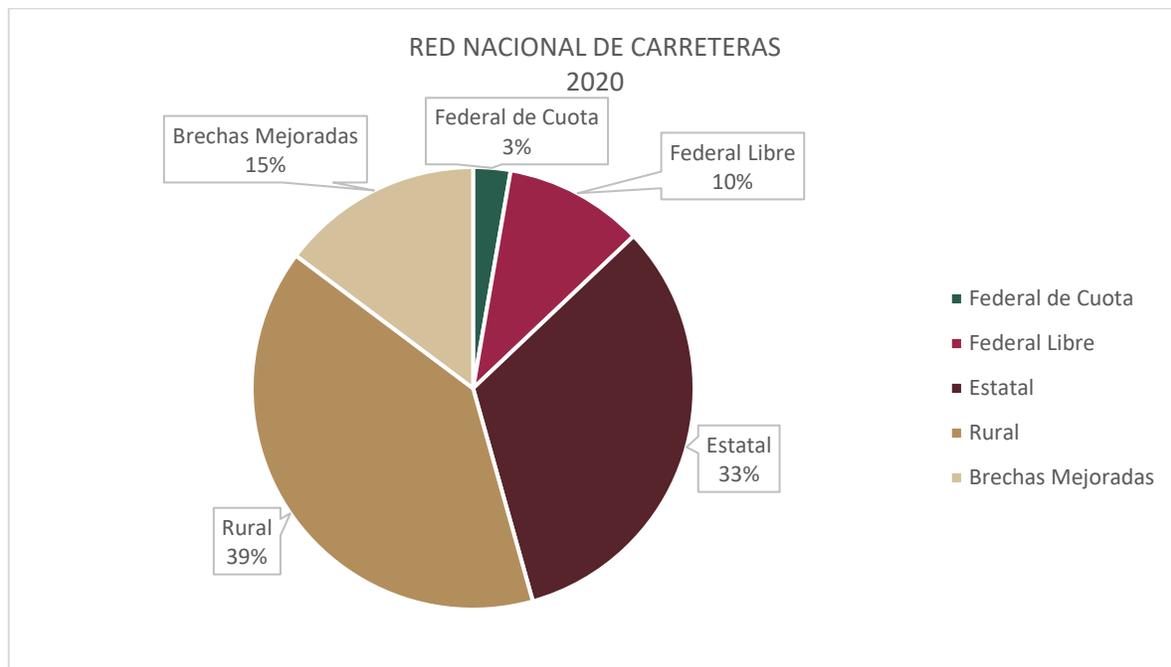


## 1. ANTECEDENTES

En México, el transporte por vía terrestre a través del autotransporte, es el medio más utilizado, puesto que este facilita el acceso a las personas y las mercancías a diferentes puntos geográficos del país, permitiendo la conexión con otros nodos logísticos de transporte, destacando su flexibilidad operativa y su costo, respecto a otras vías de comunicación.

Dada la importancia del transporte terrestre, el desarrollo de infraestructura carretera a cobrado mayor importancia, por lo que el Estado ha impulsado políticas para crear mejores y mayores vías de comunicación terrestre que satisfagan las necesidades de la población en cuanto a movilidad.

Hasta el 2020 la República Mexicana cuenta con una Red Nacional Carretera de 397,312 km, misma que es dividida en Carreteras federales, estatales, rurales y brechas mejoradas.



Fuente: Elaboración propia con datos de la Estadística Mensual del Sector de Comunicaciones y Transportes (abril 2021). Disponible en: [http://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGP/estadistica/Indicador-Mensual/INDI-2021/CI\\_Abril\\_2021.pdf](http://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGP/estadistica/Indicador-Mensual/INDI-2021/CI_Abril_2021.pdf)

La clasificación de carreteras tiene como principal objetivo agruparlas de acuerdo a sus características físicas y funciones, e integrarlas en redes o esquemas que satisfagan



necesidades o propósitos, ya sea de comunicación o de transporte, a fin de facilitar las acciones de planear, proyectar, construir, modernizar, y conservar y operar todo el sistema carretero.

El desarrollo de Carreteras se ha dado a través del tiempo desde 1925, año en que nació oficialmente la Red Nacional de Carreteras, cuando la Comisión Nacional de caminos inició la construcción de carreteras, en un primer momento se crearon ejes troncales que enlazaron a las principales ciudades del país desde el centro a la frontera norte. En los años 70´s el desarrollo de este tipo de infraestructura experimentó en México uno de sus mayores auges, para inicios de los 80´s la Red Nacional de Carreteras ya se había consolidado.

En los últimos 10 años se ha dado continuidad a la creación de nuevas carreteras, pero sobre todo se han modernizado las existentes, ya que las especificaciones con las que fueron construidas ya no son acordes a la actualidad, así como sus niveles de servicio.

### **Longitud de la red nacional carretera por tipo de caminos, estado superficial y por carriles Serie anual 2010 a 2020 (Kilómetros)**

Red Nacional de Carreteras	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
<b>Total</b>	<b>371936</b>	<b>374262</b>	<b>377660</b>	<b>378924</b>	<b>389345</b>	<b>390301</b>	<b>393473</b>	<b>398149</b>	<b>407958</b>	<b>397312</b>	<b>397938</b>
Federal	48972	49102	49652	49986	50241	50403	50499	50952	51198	51418	51405
• Cuota	8397	8459	8900	9174	9457	9664	9818	10362	10614	10794	10843
• Libre	40575	40643	40752	40812	40784	40739	40681	40590	40583	40623	40562
Estatad	79264	80774	83982	85076	93521	94983	95855	120414	133698	129350	130238
Rural	169354	169072	169429	169311	175775	175521	177657	157348	154409	158196	157568
Brechas Mejoradas	74346	75314	74597	74550	69808	69394	69462	67295	68654	58348	58727

Fuente: Elaboración propia con datos de la Estadística Mensual del Sector de Comunicaciones y Transportes (abril 2021). Disponible en: [http://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGP/estadistica/Indicador-Mensual/INDI-2021/CI\\_Abril\\_2021.pdf](http://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGP/estadistica/Indicador-Mensual/INDI-2021/CI_Abril_2021.pdf)

Las carreteras federales, se caracterizan por registrar la mayor parte de los desplazamientos de pasajeros y carga entre ciudades y canalizar los recorridos de largo itinerario, los relacionados con el comercio exterior y los producidos por los sectores más dinámicos de la economía nacional, sirviendo como corredor interestatal, conectando a todas las capitales estatales, así como a las ciudades más grandes y zonas económicas más importantes del país.

Las carreteras federales en su totalidad son atendidas por el Gobierno Federal, esto a raíz de la descentralización de la Administración Pública Federal, en donde se busca evitar que las decisiones y los recursos recaigan únicamente a nivel federal. La



descentralización de la Red Nacional Carretera se fue dando paulatinamente a partir de los años 80; iniciando con la descentralización de la red de caminos alimentadores del Gobierno Federal a los gobiernos de los estados, y posteriormente en 1996, la Federación transfirió a los gobiernos de los estados (con excepción de Chiapas) la red de caminos rurales y brechas mejoradas, quedándose a cargo solo de la Red Carretera Federal.

Es así, como la jurisdicción de la Red Carretera Federal es propiamente del Gobierno Federal, quien a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transporte le corresponde el financiamiento, modernización y construcción de dicha Red.

Aunado la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal establece que es a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a quien le corresponde el formular y conducir las políticas y programas para el desarrollo de las comunicaciones y transporte terrestre y aéreo, de acuerdo a las necesidades del país<sup>1</sup>; en donde cabe resaltar que debido a la demanda que presenta las carreteras federales por el servicio regional que brindan al conectar las capitales estatales, así como las principales poblaciones del país, el mejorar este nivel de servicio, así como buscar nuevas rutas es una prioridad para dicha dependencia, por lo que también la SCT funge como la responsable de construir y conservar los caminos y puentes federales, incluso los internacionales; así como las estaciones y centrales de autotransporte federal<sup>2</sup>.

Un proyecto carretero surge ante la identificación de la necesidad de la población de contar con una conectividad acorde a las actividades, principalmente económicas y sociales que realiza, en un principio la red carretera se centralizo, conectando primordialmente al centro del país, hoy en día es necesario conectar a todos los Estados de la República, en suma que los niveles de servicio de la red existente se están viendo rebasados ante la alta demanda de la transportación vía terrestre por autotransporte, lo que hace que se busquen alternativas de emprender proyectos ya sea de modernización o de construcción.

Se entiende como proyecto de construcción de carretera, aquel que considera trabajos destinados en efectuar obras nuevas; mientras que los proyectos de modernización consisten en la ejecución de los trabajos en una carretera existente con la finalidad de ampliarla y mejorar su nivel de servicio, según los requerimientos del volumen de tránsito y cargas, modernizando sus características geométricas y especificaciones de construcción.

Sin embargo, para impulsar acciones que contemplan la creación de nueva infraestructura carretera o modernización de la red existente para fomentar el desarrollo urbano, es necesario la planeación, programación y presupuestación de las obras que

<sup>1</sup> Ley Orgánica de la Administración Pública Federal. D.O.F. 11/01/2021. Disponible en: [http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/153\\_110121.pdf](http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/153_110121.pdf)

<sup>2</sup> Ídem





consideran dichos trabajos, que de acuerdo a la normatividad aplicable en México estas deben circunscribirse a la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con la Misma y su reglamento, además de otra serie de disposiciones tanto generales como particulares.

En el proceso de Planeación de obra pública, tal como la construcción o modernización de carreteras federales lleva implícito la obtención de una serie de elementos que tienen como finalidad comprobar la factibilidad de los proyectos que se promuevan para su ejecución.

## ELEMENTOS DE OBRA PÚBLICA

- Análisis Costo- Beneficio
- Proyecto Ejecutivo
- Evaluación del Impacto Ambiental
- Evaluación del cambio de uso de suelo en terrenos forestales
- Liberación del Derecho de Vía
- Dictamen sobre el análisis de Factibilidad
- Permisos ante la CNA (Según sea el caso)
- Permisos ante el INAH (Según sea el caso)

Un proyecto de obra carretero, ya sea de construcción o de modernización, debe integrar cada uno de los elementos de obra; la integración de dichos elementos está enfocada a favorecer un cumplimiento integral de disposiciones normativas de carácter general (leyes y reglamentos) y particular(normativa SCT) asociadas al proyecto de inversión, en tiempo y forma, para propiciar que no existan factores que inhiban la ejecución de las obras y en consecuencia el subejercicio de recursos o cancelación de asignaciones, lo que conllevaría al incumplimiento de los objetivos y metas comprometidos durante el proceso de planeación-programación<sup>3</sup>.

<sup>3</sup> Integración de elementos de la Obra Pública, SCT. Disponible en: [https://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGC/DGC/Publicaciones/Guia\\_de\\_Apoyo/Gu%C3%ADa\\_de\\_Apoyo\\_para\\_la\\_Integraci%C3%B3n\\_de\\_Elementosde\\_Obra\\_P%C3%ABlica\\_V.5\\_Mayo\\_2013.pdf](https://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGC/DGC/Publicaciones/Guia_de_Apoyo/Gu%C3%ADa_de_Apoyo_para_la_Integraci%C3%B3n_de_Elementosde_Obra_P%C3%ABlica_V.5_Mayo_2013.pdf)



No obstante, la Liberación del Derecho de Vía cobra importancia, al tratarse de la superficie en donde se ejecutarán los trabajos. El Derecho de Vía, de acuerdo a la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, es la franja de terreno que se requiere para la construcción, conservación, ampliación, protección y en general para el uso adecuado de una vía general de comunicación, cuya anchura y dimensiones fija la dependencia, en este caso, la SCT, la cual no podrá ser inferior a 20 metros a cada lado del eje del camino. Tratándose de carreteras de dos cuerpos, se medirá a partir del eje de cada uno de ellos.

Anteriormente las obras se realizaban sin mayor conflicto en cuanto a la disposición de los terrenos, ya que estos se ocupaban con o sin el consentimiento de los propietarios a los que se afectaba. La línea de política económica en aquel entonces consideraba como mecanismo de adquisición la expropiación por causa de utilidad pública, o en su caso la compra directa, dejando el pago correspondiente, para un momento posterior. Aún existen pagos pendientes derivados de las afectaciones por la construcción de obras ejecutadas hace muchos años.<sup>4</sup>

Sin embargo, en la actualidad para llevar a cabo la liberación de Derecho de Vía se deben cumplir una serie de trámites y procedimientos fundamentados en leyes y reglamentos, que protegen los intereses tanto de los propietarios, como del mismo gobierno.

De acuerdo al Manual de Proyecto Geométrico de Carreteras 2018 de la SCT, el ancho del Derecho de Vía, según el tipo de carretera es:

### **ANCHO DEL DERECHO DE VÍA, SEGÚN EL TIPO DE CARRETERA**

<b>Carretera Tipo</b>	<b>Derecho de Vía</b>
ET y A	100 m y mínimo 60 m
B	60 m
C	40 m

Fuente: Manual de Proyecto Geométrico de Carreteras 2018. Disponible en:

[http://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGST/Manuales/manual-pg/MPGC\\_2018\\_310718.pdf](http://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGST/Manuales/manual-pg/MPGC_2018_310718.pdf)

Así mismo, la integración del elemento de liberación de derecho de vía obedece al cumplimiento del Artículo 19 de la LOPSRM, el cual establece: *Las dependencias y entidades que realicen obras públicas y servicios relacionados con las mismas, sea por contrato o por administración directa, así como los contratistas con quienes aquellas*

<sup>4</sup> El Derecho de vía en obras de infraestructura, Colegio de Ingenieros Civiles de México. Disponible en: <https://www.eluniversal.com.mx/opinion/colegio-de-ingenieros-civiles-de-mexico/el-derecho-de-en-obras-de-infraestructura>





*contraten, observarán las disposiciones que en materia de asentamientos humanos, desarrollo urbano y construcción rijan en el ámbito federal, estatal y municipal.*

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

En cuyo caso es a la SCT a quien también le corresponde atender el despacho de cuidar de los aspectos ecológicos y los relativos a la planeación del desarrollo urbano en los derechos de vía de las vías federales de comunicación<sup>5</sup>.

La intervención del Estado, a través de la SCT, en la liberación del Derecho de Vía, se origina por la generación de un bien público, como lo son las carreteras federales, ya que el mercado no es capaz de proveer dichos bienes, por lo que el estado destina recursos para su generación y su gestión, que en el caso de la construcción y modernización de carreteras federales, es necesaria la adquisición de la superficie por donde se ejecutaran los trabajos, a favor del Gobierno Federal, así como la obtención de los permisos y demás elementos de obra, para poder ejecutar los proyectos de inversión destinados a la creación o modernización de infraestructura carretera.

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

### **2.1 Definición del problema**

Dentro de las prioridades del Estado se encuentra el fomentar vías de comunicación mediante la creación de infraestructura, entre ellas la infraestructura carretera, sin embargo, para generar obras de infraestructura el Gobierno se enfrenta a diversos obstáculos para poder materializarla.

La creación de infraestructura implica un proceso de planeación de obra de acuerdo a las disposiciones normativas que se deben acatar en materia de obra pública, dicha planeación tiene como objetivo consolidar en tiempo y forma una cartera de proyectos que cuente con todos los elementos requeridos para soportar la formulación del Anteproyecto de Presupuesto de Egresos de la Federación (PEF); el grado de desarrollo de la integración de los elementos de inversión para cada proyecto posibilita su incorporación en el proceso de programación y presupuestación para cada ejercicio

<sup>5</sup> Ley Orgánica de la Administración Pública Federal. D.O.F. 11/01/2021. Disponible en: [http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/153\\_110121.pdf](http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/153_110121.pdf)



presupuestal, lo cual permite la obtención de recursos de inversión para la ejecución del proyecto<sup>6</sup>.

De manera precisa la integración de los elementos de obra tiene como propósito el conjuntar los resultados o productos finales de los estudios, investigaciones, proyectos, trámites de preinversión y atención de disposiciones normativas para demostrar la factibilidad y dar certidumbre legal, técnica, económica y ambiental a la asignación de recursos para la realización del proyecto.

No obstante, entre los obstáculos que enfrentan los proyectos de infraestructura carretera que ponen en riesgo su ejecución, es la obtención de los elementos de obra, y en mayor grado la adquisición de los Derechos de Vía.

El no disponer completamente y oportunamente con el espacio de terreno en donde se pretende se ejecute el proyecto, incrementa el riesgo de retrasos o incluso la suspensión de la obra, por lo que se ha identificado la necesidad de:

**“Los proyectos de infraestructura carretera federal en México requieren contar con derecho de vía para su ejecución.”**

En México, gran parte de los atrasos que se dan en la ejecución de la obra son por la falta del Derecho de Vía, debido a que la adquisición del Derecho de Vía implica laboriosos trámites, procesos, permisos, entre otras actividades al interior de los distintos ámbitos de Gobierno, que se deben complementar para su adquisición como son, autorización presupuestal, investigación registral de predios, identificación y ubicación de posibles propietarios, así como las negociaciones, que hacen que factores de diferente índole inhiban en la Liberación del Derecho de Vía.

En suma, existe la posibilidad de que la Liberación del Derecho de Vía sea en áreas con consideración ambiental o arqueológica, en donde además de cumplir con las acciones que implica la Liberación del Derecho de Vía, se debe dar cumplimiento a los tramites y permisos impuestos en materia de protección ambiental y arqueológica, sin que su cumplimiento sea garante de su autorización.

## 2.2 Estado Actual del Problema

Impulsar proyectos de infraestructura carretera es parte de las políticas de mejorar la conectividad y cobertura vial en México, si bien actualmente se tienen una interconexión multimodal compuesta por 10,614 Km de carreteras federales de cuota y 40,583 km de carreteras libres de peaje, que forman parte de los 15 corredores troncales del país, cuando en una carretera los valores de flujos vehiculares están muy próximos a los de la

<sup>6</sup> Integración de elementos de la Obra Pública, SCT. Disponible en: [https://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGC/DGC/Publicaciones/Guia\\_de\\_Apoyo/Gu%C3%ADa\\_de\\_Apoyo\\_para\\_la\\_Integraci%C3%B3n\\_de\\_Elementosde\\_Obra\\_P%C3%BAblica\\_V.5\\_Mayo\\_2013.pdf](https://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGC/DGC/Publicaciones/Guia_de_Apoyo/Gu%C3%ADa_de_Apoyo_para_la_Integraci%C3%B3n_de_Elementosde_Obra_P%C3%BAblica_V.5_Mayo_2013.pdf)



capacidad, el tránsito se torna inestable y la congestión se hace presente, es necesario mejorar su nivel de servicio, ya que presentan condiciones de operación forzada, que incluso pueden llegar a detenciones momentáneas de tránsito, produciendo bajos niveles de operación y alta siniestralidad. Es aquí donde se visualizan los proyectos de modernización carreteras que presentan estas condiciones de operación, o en su defecto la creación de una nueva carretera.

### CORREDORES TRONCALES DE LA RED CARRETERA



Año con año se conciben nuevos proyectos, mismos que son formulados como parte de la identificación de las necesidades de infraestructura carretera que requiere ser financiada con recursos federales. Sin embargo, estos proyectos son sometidos a una serie de estudios con la finalidad de determinar su viabilidad y así convertirse realmente en proyectos elegibles para su ejecución.

Un proyecto al ser concebido tiene una selección preliminar de ruta, la cual es sometida a una serie de estudios, hasta definir la ruta definitiva en función de sus características geotécnicas, de impacto ambiental, social, de costo, etc.

Una vez que se tiene la ruta definitiva, se inician los trabajos para ubicar el trazo definitivo que señalará con detalle la ubicación del eje de la carretera, sobre el que se procederá a completar el proyecto ejecutivo para la construcción, incluyendo los estudios y proyectos de acuerdo a la geometría de la carretera o estructuras involucradas.

En el proyecto constructivo definitivo ya se considera el Derecho de Vía, y por tanto el área afectada por la construcción o modernización.

La liberación del derecho de vía depende del proyecto y viceversa, ya que para poder construir se debe tener el área en donde se alojará el proyecto, y para poder liberar se





necesita un proyecto en donde se especifique de manera precisa el trazo de Derecho de Vía.

Para obtener el área de afectación de un predio debido al trazo de una nueva obra o proyecto de ampliación, se requiere de un levantamiento topográfico, el cual deberá tener como mínimo: la ubicación y linderos del predio afectado, cálculo analítico del área por adquirir y las servidumbres existentes.

Desde este punto el proceso de Liberación del Derecho de Vía comienza a presentar dificultades, pues el tiempo para realizar el levantamiento topográfico puede ser muy prolongado debido a la cantidad de predios afectados por el trazo, además del tipo y uso de suelo de los mismos, lo que hace ardua y meticulosa la tarea de calcular la superficie de afectación de cada uno de los predios, además que el tiempo y los recursos que sean necesarios para dicho levantamiento dependerán de las dimensiones del proyecto.

Una vez hecho el levantamiento topográfico, se identifica la propiedad que guardan los terrenos, en México la propiedad puede ser:

**Propiedad Pública<sup>7</sup>:** La propiedad pública se refiere al derecho que tiene el Estado Mexicano (Federación, Estados, Municipios), sobre bienes de dominio público como son los recursos naturales de la plataforma continental, los zócalos submarinos de las islas, los minerales, los combustibles minerales sólidos, el petróleo, el espacio situado sobre el territorio nacional, las aguas de los mares territoriales, las aguas del subsuelo, los fuertes, cuarteles, almacenes de depósito, entre otros, los cuales se encuentran señalados en el artículo 27 párrafos cuarto, quinto y octavo, 42 fracción IV y 132 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, Ley de Aguas Nacionales y Ley General de Bienes Nacionales.

Los bienes de dominio público están fuera del comercio, son inalienables, imprescriptibles, inembargables y no pueden deducir acciones reivindicatorias por los particulares.

El uso o el aprovechamiento de los bienes a que se refieren los párrafos cuarto y quinto del artículo 27 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (recursos naturales de la plataforma continental, aguas de los mares territoriales, etcétera) podrán efectuarse por los particulares o por sociedades constituidas conforme a las leyes mexicanas, mediante concesiones otorgadas por el Ejecutivo Federal de conformidad con las leyes que resulten aplicables, tratándose de la radiodifusión y telecomunicaciones, las concesiones serán otorgadas por el Instituto Federal de Telecomunicaciones. En el caso de petróleo y de los hidrocarburos sólidos, líquidos o gaseosos en el subsuelo no se otorgan concesiones. A efecto de obtener ingresos para el Estado que contribuyan al desarrollo de largo plazo de la Nación llevará a cabo la

<sup>7</sup> Propiedad. Disponible en: <https://mexico.justia.com/derecho-civil/propiedad/>



exploración y extracción de petróleo e hidrocarburos mediante asignaciones a empresas productivas del Estado o a través de contratos de éstas o con particulares en los términos de la Ley Reglamentaria y aquellas que resulten aplicables.

**Propiedad Social<sup>8</sup>:** La propiedad social se compone de diversos grupos agrarios y a su vez por dos regímenes: la propiedad ejidal y la propiedad comunal que son distintas a la propiedad privada.

El artículo 27 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en la fracción VII reconoce la personalidad jurídica de los núcleos de población ejidal y comunal, protege su propiedad sobre la tierra, tanto para asentamiento humano como para actividades productivas. Además, la ley protege la integridad de las tierras de los grupos indígenas. La ley con respeto a la voluntad de los ejidatarios y comuneros podrá adoptar las condiciones que más le convengan para el aprovechamiento de sus recursos productivos. La Ley Agraria es reglamentaria de este tipo de propiedad.

**Propiedad Privada<sup>9</sup>:** La propiedad privada es el derecho que tiene una persona física o moral particular para gozar y disponer de sus bienes con las limitaciones establecidas por la ley.

La propiedad privada encuentra su fundamento en el artículo 27 de la Constitución Política de los Estados Unidos que en su primer párrafo establece: *“La propiedad de las tierras y aguas comprendidas dentro de los límites del territorio nacional corresponde originariamente a la Nación, la cual ha tenido y tiene el derecho de transmitir el dominio de ellas a particulares, constituyendo la propiedad privada”*.

La adquisición del espacio físico para el desarrollo de proyectos de infraestructura, según sea el caso del tipo de propiedad, también es conflictiva, si bien puede llevarse a cabo mediante compraventa, servidumbre, ocupación superficial o expropiación, pero no siempre resulta ser fácil, por una parte, por los tramites que implica cada uno de los procedimientos, así como por la negativa de la gente para vender o incluso por oposición a la ejecución del proyecto.

En el caso de resistirse a la venta de las tierras, la Liberación de Derecho implicara recursos y tiempo adicional, viéndose afectado directamente el proyecto.

Otro aspecto a considerar dentro de las causas que actualmente afectamente directamente la Liberación del Derecho de Vía, son referente a las negociaciones, a pesar que el Instituto de Administración y Avalúos de Bienes Nacionales (INDAABIN) es el encargado de determinar el monto de los valores de compra o de indemnizaciones correspondientes, en muchas ocasiones este monto no es aceptado, aun cuando este atiende el valor comercial de los bienes, cuestión que repercute en los costos y tiempo

---

<sup>8</sup> Ídem

<sup>9</sup> Ídem



de la Liberación. En este caso, se prevé de acuerdo a la Ley General de Bienes Nacionales, en su artículo 147, los criterios aplicables para el incremento a los valores comerciales, considerando el valor de oportunidad asociado al retraso o la no conclusión de los proyectos.

También en las negociaciones, se debe prever el valor de las construcciones y bienes distintos a la tierra como cultivos y obras complementarias que se encuentran dentro del derecho de vía, en donde de igual forma, este valor no cumple con las expectativas de los afectados.

Dentro de los afectados por la Liberación del Derecho de Vía, igualmente se deben considerar las dependencias encargadas del resguardo de las infraestructuras que se afecten al realizar el proyecto, como Petróleos Mexicanos (PEMEX) y Comisión Federal de Electricidad (CFE), en donde se deben establecer los acuerdos y las resoluciones que se tomen en conjunto con las dependencias según corresponda.

Hoy en día y como parte de las medidas para resguardar las zonas arqueológicas y ecológicas de la Nación, en la Liberación del Derecho de Vía se deberá hacer las negociaciones pertinentes para obtener los permisos y acatar las resoluciones que emiten el Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH) y la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT), en donde no siempre se consigue la autorización, poniendo en riesgo la ejecución del proyecto.

Todos los aspectos anteriormente descritos, son las principales causas que frenan en la actualidad el proceso de la Liberación del Derecho de Vía.

### 2.3 Evolución del Problema

Los conflictos que enfrenta la Liberación del Derecho de Vía han estado latentes a lo largo del tiempo, lo que hace que se vean afectados los proyectos carreteros al ser demoradas las obras o no ejecutadas debido a la imposibilidad de la adquisición del Derecho de Vía.

Como se menciona en el Análisis Costo Beneficio del programa Liberación del Derecho de Vía, el proceso para la liberación del derecho de vía es sumamente complejo en su estructura, ya que contempla diferentes conceptos de gasto como son: pagos de avalúos y tabuladores al Instituto de Administración y Avalúos de Bienes Nacionales (INDAABIN), pago de notarios e impuestos, bienes distintos a la tierra (construcciones, cosechas, árboles frutales, pozos, cercas, bardas, etc.), obras inducidas (movimiento de torres de alta tensión de CFE, de tuberías de PEMEX, de CNA, etc.) e Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH) (zonas arqueológicas que se localicen durante el proceso de





construcción y/o modernización de carreteras.<sup>10</sup> Para cubrir estos gastos que son inherentes al proceso de Liberación de Derecho de Vía se asignan recursos federales.

**Presupuesto de Egresos de la Federación**  
**Serie anual 2014 a 2021**

Pp K048 Servicios Relacionados para la Liberación del Derecho de Vía	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Dirección General de Carreteras	\$ 1,185,000,000	\$ 809,095,000	\$ 1,300,000,000	\$ 568,000,000	\$ 568,000,000	\$ 600,000,000	\$ 400,000,000	\$ 1,850,000,000
Dirección General de Desarrollo Carretero	0	\$ 346,755,000	0	\$ 800,000,000	\$ 800,000,000	\$ 400,000,000	\$ 600,000,000	\$ 885,830,015
<b>Total</b>	<b>\$ 1,185,000,000</b>	<b>\$ 1,155,850,000</b>	<b>\$ 1,300,000,000</b>	<b>\$ 1,368,000,000</b>	<b>\$ 1,368,000,000</b>	<b>\$ 1,000,000,000</b>	<b>\$ 1,000,000,000</b>	<b>\$ 2,735,830,015</b>

Fuente: Analíticos del Presupuesto de Egresos de la Federación (2014-2021) Disponibles en: [https://www.pef.hacienda.gob.mx/es/PEF/Analiticos\\_PresupuestariosPEF](https://www.pef.hacienda.gob.mx/es/PEF/Analiticos_PresupuestariosPEF)

Desde el 2014, primer año en el que fueron asignados recursos al Pp K048, año con año se solicitan recursos para la Liberación de Derecho de Vía, haciendo las estimaciones pertinentes en referencia a los Proyectos que se pretenden ejecutar, y que, por tanto, requieran la Liberación del Derecho de Vía, pero ante los conflictos que persisten los gastos y costos para realizar la Liberación de Derecho de Vía aumentan.

Las gestiones para la Liberación de Derecho de Vía se realizan en función de los Proyectos con que se tengan planeado realizarse, y no como un procedimiento aislado, en donde se inicie una gestión sin tener proyecto previsto. De tal manera que la necesidad de derecho de vía está en función de los proyectos a efectuar.

Es importante que se cuente con los recursos suficientes para cada ejercicio fiscal, con el propósito de que se puedan concluir los trabajos de liberación de derecho de vía, y todos los costos que esto trae consigo, por ejemplo; pagos correspondientes a la compra de propiedades, trámites de expropiación y de escrituración de bienes a favor de la federación, pago del daño a afectados, pago de avalúos.

En este sentido, las acciones contempladas para la Liberación del Derecho de Vía como parte del programa se encuentran dimensionadas a través de la formulación de un programa de inversión que de manera anual estima aquellas erogaciones de capital que serán traducidas en la formulación de estudios topográficos o acciones realizadas por empresas especializadas en la definición de trazo, obtención de trámites y normatividad involucrada en el proceso.

Contar con los recursos en tiempo y forma para poder cubrir los pagos de la Liberación de Derecho de Vía de los 31 Centros SCT, consecuentemente traerá el desarrollo del proyecto de infraestructura de la forma ya diseñada y planteada, por lo que no se

<sup>10</sup> ACE Derecho de Vía, Disponible en: [https://www.secciones.hacienda.gob.mx/work/models/sci/cartera\\_publica/#/consulta/generales](https://www.secciones.hacienda.gob.mx/work/models/sci/cartera_publica/#/consulta/generales)





presentarán contratiempos por cuestiones como lo son demandas ocasionadas por desacuerdos o daños a propietarios. Es por ello que se requiere liberar el derecho de vía en todos los proyectos.

Para el año 2021 La Dirección General de Carreteras, contemplaba la ejecución de 234 proyectos carreteros:

No.	Proyecto	SOL/REG
1	Modernización y ampliación de la carretera Ojuelos-Aguascalientes Tramo del Km 57+200 al Km 71+400	60063
2	Modernización Carretera Aguascalientes - Villa Hidalgo (Fed. 71), tramo E.C. Salto de los Salado – límite del Estado, (sección tipo A2) km. 9+000 a km. 29+600	60077
3	Modernización de Entronque Carretera 45 (Ags-Zac) con acceso a la Guayana PIVA	60084
4	Libramiento Rincón de Romos	60085
5	Ensenada-Lázaro Cárdenas, Tramo: Maneadero – Punta Colonet.	8096220002
6	San Felipe - Puertecitos (Tr. Poblado Ejido Delicias - Campo los Olivos)	11096220002
7	Puente Vehicular del Cruce Fronterizo Mexicali-Rio Nuevo	18096220001
8	Ensenada - El Chinero (Tr. Ensenada - Ojos Negros del km 0+000 al km 12+000)	64865
9	Chapultepec - Maneadero Tr. Del km 11+000 al km 27+000	64880
10	Modernización San Felipe - Puertecitos	64882
11	Modernización de la carretera federal MEX-001 Ensenada - Lázaro Cárdenas, tramo: Punta Colonet - Lázaro Cárdenas	19096220001
12	Ampliación Puerto Escondido-Loreto	12096230005
13	La Paz-Ciudad Insurgentes, Tramo: km. 15+000 al Km. 209+000	12096230004
14	Carretera La Purísima-San Ignacio.	11096230002
15	Ampliación La Paz-Pichilingue Tramo: Del km 9+000 al 17+000	12096230006
16	Libramiento de Champotón	17096240001
17	Libramiento de Atasta.	11096240003
18	Libramiento de Escárcega	54236
19	Entronque Siglo XXI	57371
20	Entronque Siglo XXIII	57373
21	Entronque Benito Juárez	57364
22	Ampliación de la carretera Zacatecas - Saltillo del km. 333+000 al km. 343+500	13096250007
23	Ampliación de la carretera Monclova - sabinas cuerpo "b" del km. 30+190 al km. 103+698	60089





No.	Proyecto	SOL/REG
24	San buenaventura-estación hermanas	13096250003
25	Entronque la Cuchilla, de la carretera: Saltillo - Torreón, Km. 203+300	15096250001
26	Modernización De La Carretera Federal N 57 Monclova Piedras Negras.	14096250002
27	Modernización del Libramiento Manzanillo - El Naranjo. Ent. Mirador ¿ Ent. Chandiablo del km 91+500 al km 105+000	19096260001
28	PIV Acceso los Asmoles Autopista Colima – Tecomán Km 12+079.48	60096
29	Entronque Madrid km 34+200, Autopista Colima - Tecomán	60098
30	Entronque a la 20/a Zona Militar	60100
31	Libramiento Sur de Tuxtla Gutiérrez	6096270013
32	Modernización Autopista a la Frontera desde Comitán (Primera Etapa)	13096270008
33	Rizo de Oro-La Concordia 2 puentes.	11096270038
34	Palenque-Catazajá,	14096270033
35	Rancho Nuevo - Comitán, Tramo: km 96+000 al km 125+000, incluye el Libramiento de Teopisca.	60092
36	Tuxtla Gutiérrez - Tapanatepec, tramo autopista Las Choapas - Ocozocoautla Arriaga.	60323
37	Modernización de la carretera Palenque - San Cristóbal de Las Casas.	15096270004
38	Entronque Tierra y Libertad	48443
39	Libramiento de Villacomaltitlan	60328
40	Nuevo Casas Grandes - Puerto Palomas	8096280008
41	Carretera San Fernando - Hércules, Tramo: San Fernando - San Francisco, Mpio. Camargo	10096280004
42	Carretera: Janos Lim. Edos.Chih./Sonora Tramo: Del km 0+000 al km 78+000	60103
43	Chihuahua - parral Vía Corta del km 48+500 al km 92+000	60104
44	Chihuahua - Parral Vía Corta; T. Est. Palomas - San Francisco de Satevó	11096280001
45	Libramiento Sur de Ciudad Cuauhtémoc	9096280009
46	Ramal a Santa Teresa, Subtramo San Jerónimo – Santa Teresa del km 0+000 al 19+000	60106
47	Modernización de la Carretera palomas - Parral, del km 92+000 al km 180+000	6096280001
48	La Curva San Pedro	60344
49	Carretera Durango-Gómez Palacio Tramo: Cuencamé- Gómez Palacio del Km. 218+000 al Km. 233+000	11096300004
50	DURANGO-PARRAL, tramo: T. San Juan del Río-Matamoros	12096300011
51	Carretera Durango- Hidalgo del Parral, Durango-Lím. Edos. Tramo: Guadalupe Aguilera-Ent. San Juan del Río del Km 55+250 al Km. 105+871	11096300003





No.	Proyecto	SOL/REG
52	Guadalupe Aguilera-Tepehuanes, tramo: km 13+260 al km 97+000	52901
53	Modernización de la Carretera Federal MEX-040 Gómez Palacio-Tlahualillo, tramo: Gregorio García-El Lucero	52957
54	Construcción del Entronque "El Mezquital km 8+420"	60331
55	Modernización de la Carretera Dolores Hidalgo-San Luis de la Paz.	16096310008
56	Modernización Doctor Mora-Carr. Fed. 57	11096310013
57	Carretera San Diego de la Unión-San Felipe.	11096310008
58	Modernización de Acamabaro - Salvatierra	16096310011
59	Vía Rápida Bicentenario en León	13096310021
60	Puente vehicular sobre la carretera federal 45- d en el acceso al inforum en el municipio de Irapuato	57130
61	Entronque a Desnivel en la Carretera Federal No. 45 en el Km. 164+260	57132
62	PIV Marroquín en Apaseo el Alto, Guanajuato.	57126
63	PSV sobre la carretera federal 90 Irapuato - La Piedad libre, en la comunidad de La Soledad	57129
64	PIV San Antonio Calichar sobre la Carretera Federal 45	57127
65	Acapulco - Zihuatanejo	8096320020
66	Acapulco - Huatulco, tramo: Cayaco - San Marcos	5096320001
67	Iguala - Teloloapan - Arcelia	13096320014
68	Ciudad Sahagún-Calpulalpan	8096330029
69	Portezuelo - Palmillas	8096330030
70	Atotonilco-Zacualtipán. Tramo: Atotonilco-Cerro Colorado.	11096330002
71	Modernización de la Carretera Tizayuca-Pachuca	15096330001
72	Portezuelo-Ciudad Valles, tramo: Portezuelo-Tasquillo.	17096330003
73	Construcción de la Carretera Real del Monte - Ent. Huasca	12096330030
74	Entronque Autopista Arco Norte - Cd. Sahagún	19096330001
75	Pachuca - Huejutla, tramo: Cerro Colorado - Zacualtipán	20096330001
76	Carretera: Santa Rosa - La Barca Santa Rosa - Ocotlán - La Barca	6096340009
77	El Tuito - Melaque	11096340005
78	Boulevard de la Carretera Federal No. 23 Guadalajara - Zacatecas Tramo 0+000 entronque Tesistán al 15+000.	14096340001
79	Acatlán-Ciudad Guzmán Tramo: Acatlán - Crucero a Tapalpa	11096340013
80	Carretera 15 Jiquilpan - Guadalajara, Tramo: Tizapán El Alto - Jocotepec.	11096340001
81	Villa Purificación - Autlán de Navarro	12096340019
82	Prolongación Av. Federación, Puente Federación sobre Río Ameca.	60367





No.	Proyecto	SOL/REG
83	Guadalajara Barra de Navidad Tramo: Crucero Sta. María Tecolotlán	60368
84	Atotonilco El Alto-Zapotlanejo	50090
85	Construcción de carriles laterales de la Autopista Zapotlanejo-Guadalajara, del km 11+000 al km 21+000	53433
86	Modernización de la carretera Guadalajara Tepic: del km 9+500 al Km 18+900	53434
87	Modernización de la carretera Jiquilpan-Guadalajara, del km 119+000 al km 136+500	53436
88	Av. Nopaltepec (Viaducto Poniente Bicentenario)	10096350045
89	Villa Victoria-San José Del Rincón-El Oro.	14096350032
90	Modernización del tramo: Dos Ríos-E.C. Autopista La Venta-Chamapa	18096350001
91	GLORIETA MONUMENTO DE NEZAHUALCOYOTL	60184
92	PASO SUPERIOR VEHICULAR KM. 14+200 MUNICIPIO DE TEXCOCO	60196
93	PSV LOS REYES-TEXCOCO 3+500	60200
94	CARRETERA TOLUCA-AXIXINTLA DEL KM. 25+000.00 AL KM. 35+500.00	60204
95	Construcción de la Segunda Etapa de la Carretera Zumpahuacán Tonicato.	12096350041
96	Paseo Zumpango Bicentenario Tramos: Cuautitlán-Ent. Bicentenario y Las Plazas-Ent. Autopista México-Pachuca.	11096350032
97	PSV EL LLANITO	61687
98	Modernización de la Carretera Federal Toluca-Ciudad Altamirano.	49122
99	PSV XONACATLÁN	57181
100	Carretera Federal Zihuatanejo – La Mira, Tramo La Orilla – La Mira.	43751
101	Ramal a Pátzcuaro	60183
102	Ramal Mil Cumbres	60187
103	Construcción del entronque Baltazar Echave.	53295
104	Entronque de Cruce de Av. Acueducto y Periférico Oriente en la salida a Mil Cumbres	64888
105	Modernización del Libramiento Ignacio Zaragoza, ubicado en el municipio de Pátzcuaro, Michoacán	54767
106	Modernización del Acceso a Vista Hermosa, ubicado en el municipio de Vista Hermosa, Michoacán.	57326
107	PSV Mártires de la Plaza	60192
108	Distribuidor Pátzcuaro	60195
109	Distribuidor salida Salamanca	60198
110	Modernización de Ent. San José – Cuitzillo.	60202





No.	Proyecto	SOL/REG
111	Ampliación y Modernización de 7 km. a cuatro carriles de la Carretera Cuautla – Izúcar del km. 97+500 al km. 104+500	60205
112	Modernización a cuatro carriles de la carretera Alpuyeca – Michapa límites Edos. Mor/Gro.	60209
113	Construcción de entronque a desnivel ubicados en los Km. 61+050 carretera Chalco (Ent. Yecapixtla	60207
114	Construcción de entronque a desnivel ubicados en la carretera Chalco - Cuautla (Ent. Atlatlahucan )	60211
115	Las Varas - San Blas	60208
116	Modernización de Av. Gonzalitos en el cruce con la Av. Pablo González Garza (Fleteros)	50807
117	Construcción del distribuidor vial Av. Lázaro Cárdenas - Av. Eugenio Garza Sada	50962
118	Viaducto de conexión Av. Lázaro Cardenas - Av. Gómez Morín - Av. Morones Prieto para la comunicación de la carretera nacional con la carretera a Saltillo	50958
119	Nodo Vial Sendero y Laredo Distribuidor Sendero- Barragán	12096390027
120	Movilidad sustentable Centro de Monterrey - Valle Oriente San Pedro	57377
121	Acayucan - Ent. La Ventosa	5096400027
122	Oaxaca-Puerto Escondido-Huatulco	8096400015
123	Puebla-Atlixco,Tr: Periférico Ecológico-Atlixco	12096410023
124	Construcción de PSV en el Km 26+500 en la carretera Puebla-Atlixco, en la Entrada al municipio de Atlixco	60210
125	Construcción PSV "Km 4+710", de la Carretera Tepeaca - Zacatepec, Tramo Tepeaca - Autopista Puebla-Cordoba	60217
126	Ampliación de la carretera Federal 69 Jalpan- Rio Verde; Tramo Jalpan de Serra - El Trapiche del km 0+000 al km 15+000	60224
127	Ampliación de la Carretera Federal MEX 120, San Jual del Río - Xilitla; Tramo Jalpan de Serra - Landa de Matamoros. Del km 180+000 al km 208+000	60226
128	Modernización de Entronque Atlacomulco de la carretera Mex 55"	60228
129	Modernización de Entronque Pachuca - Autopista Palmillas - Querétaro	60230
130	Ampliación de Autopista México - Querétaro, Tramo Palmillas - Querétaro, Subtramo del km 159+00 al km 16+520 Vialidades de acceso "Calles Laterales"	60232
131	Libramiento Tequisquiapan	60235
132	Libramiento Jalpan	60237
133	Ampliación de Carretera Federal 120 San Juan del Río - Xilitla; Tramo El Palmar al Entronque Higuierillas.	60240
134	Modernización del Entronque de la Carretera Mex 120 y Carretera Mex 57	60243
135	Modernización del Entronque Chichimequillas Mex Querétaro 57 y Carretera Estatal 500.	60246





No.	Proyecto	SOL/REG
136	Ampliación y modernización de carretera estatal 200 Querétaro - Tequisquiapan; Tramo Galeras Tequisquiapan.	60252
137	Ampliación de carretera federal 45 Querétaro - Celaya.	60255
138	Construcción de Entronque La Purísima km 34+000 en Carretera Federal 57 Querétaro - San Luis Potosí.	60257
139	Ampliación de la Carretera Federal 120 Tramo; San Gil - Amealco	60260
140	Construcción del PSV Corregidora Km. 20+000 de la Carretera Mex 020	60261
141	5 Distribuidores Viales en la Av. López Portillo	17096430001
142	Chetumal - Lázaro Cárdenas. Tr. Entronque a desnivel Lázaro Cárdenas	64894
143	Ampliación y modernización de la carretera actual de 7.0 a 12.00 de la vía Mérida - Puerto Juárez (Cancún) de la Carretera Federal 180, Tramo Del Km. 230+400 Al Km. 302+000	60213
144	Paso Superior Vehicular Arco Norte I Km. 287+600 Carretera Reforma Agraria - Puerto Juárez	60215
145	Paso Superior Vehicular Mundo Hábitat Km. 292+870 Carretera Reforma Agraria - Puerto Juárez	60218
146	Valladolid - Felipe Carrillo Puerto, tramo Lim. Edos. Yuc/Qroo - Felipe Carrillo Puerto, del km. 46+000 al km. 147+000	64920
147	Muna - Felipe Carrillo Puerto, tramo Polyuc - Felipe Carrillo Puerto, tramo: km. 161+000 al km. 217+000	64921
148	Carretera Federal Escárcega - Chetumal, tramo entronque Escarcega-Ucum, tramo: km. 246+000 al km. 253+000	64922
149	Entronque Aeropuerto Cancún	64898
150	Reforma Agraria - Puerto Juárez, tramo Bacalar - Tulúm, subtramo del km 20+000 al km 227+000	64924
151	Ciudad Valles - Tampico Tramo: Ent. Lib. Tamuín - Ent. Panuco.	10096440014
152	Boulevard San Luis -Carr. 57 (San Luis Potosí - Querétaro	11096440003
153	Modernización de la carretera Federal Mex-085 Portezuelo- Cd. Valles	17096440002
154	Modernización de la Carr. Fed. Mex-62 Carbonera-T.C. (Ent. Morelos-Salttillo), Tramo; 0+000 al 30+000	17096440004
155	PSV. Enrique Estrada	18096440001
156	Libramiento de Escuinapa	12092100007
157	Circuito Exterior de Culiacán Tramo: Ent. Autopista Benito Juárez - Ent. Carr. Fed. MEX-015	11096450008
158	PSV Entronque Estación Naranja	15096450001
159	PSV Entronque San Jose de la Brecha	60223
160	PIV Entronque Compuertas	60225
161	PSV Entronque Palos Blancos	60227
162	PSV Entronque El Burrion	60229
163	Modernización de la carretera Culiacán-Los Mochis, tramo Pericos-Guamúchil del Km. 44+000 al 100+500	60231





No.	Proyecto	SOL/REG
164	Entronque Libramiento de Mazatlán-El Quelite	57476
165	PSV Entronque El Diez	60233
166	PSV Entronque El Quemadito	60234
167	Modernización de la carretera Culiacán-Los Mochis, tramo Guamúchil-Las Brisas del Km. 107+600 al 120+000	60236
168	Modernización de la carretera Mazatlán-Culiacán del km. 174+490 al 180+000 y construcción de cuerpo derecho y camellón central del km. 180+000 al 192+380	60238
169	PSV Entronque Villa Juárez	60239
170	Modernización y ampliación carretera MEX 002, Tramo Cananea - Agua Prieta	11096460001
171	Carretera MEX-002 Ímuris-Agua Prieta, Tramo: Ímuris- Cananea	11096460012
172	Modernización de la Carretera Federal MEX 002 Janos - Agua Prieta, del km 78+000 al km 160+000	11096460013
173	Libramiento Oriente Nogales	11096460006
174	Construcción y Ampliación de la Carretera Estación Chontalpa-Entronque Autopista Las Choapas - Ocozocoautla	6096470005
175	Coatzacoalcos-Villahermosa, Tr: Entr. Reforma- Villahermosa	13096470001
176	VILLAHERMOSA - TEAPA, Tr. Villahermosa-Teapa Distribuidor Guayabal km 2+500	12096470009
177	Cárdenas - Huimanguillo; carretera: Malpaso-El Bellote	6096470004
178	Estación Chontalpa - Huimanguillo, Tr. Carretera Malpaso - El Bellote	19096470001
179	Entronque Ciudad Esmeralda (Primera Etapa)	18096470001
180	Modernización y Ampliación de la carretera Villahermosa - Teapa del km 21+000 al km 61+550	60284
181	Libramiento Estación Chontalpa	60286
182	Libramiento Cárdenas	60287
183	Macultepec - Frontera	60289
184	Libramiento Arco Sur	60288
185	Libramiento Paraíso	60071
186	Cd. Victoria - Lím. Edos. N.L.	11096480005
187	Libramiento Mex li	11096480003
188	Manuel-Aldama-Soto La Marina-Rayones	5096480002
189	Los Reyes - Zacatepec, tramo: Cuapiaxtla - Zacatepec	60081
190	Modernización de la Carretera: San Martin Texmelucan - Ocotoxco, tramo: El Molinito - Ocotoxco, del km 31+300 al km 35+000 y del km 111+800 al 115+000 del tramo carretero: Los Reyes, Mex.-Zacatepec, Pue.	60241
191	Los Reyes - Zacatepec, Tramo: Calpulalpan - Sanctorum	60070
192	Construcción del Distribuidor Vial: San Pablo del Monte, ubicado en el km 3+000	60242





No.	Proyecto	SOL/REG
193	Construcción del Libramiento Calpulalpan, del km 0+000 al km 230+000 km más 4 Entronques	60244
194	Construcción de PSV La Magdalena Tlaltelulco	60247
195	Construcción de PSV Tenancingo, ubicado sobre la carretera: Puebla – Santa Ana Chiautempan - El Molinito, km 8+720	60248
196	Construcción de PSV Panzacola, ubicado sobre la carretera: Puebla – Santa Ana Chiautempan - El Molinito, km 13+160.	60249
197	Construcción de PIV "El Carmen Xalpatlahuaya", km 16+000, y Paso Ganadero km 16+400	60251
198	Construcción de los Entronques "Boulevard Gasoducto" km 9+000 y "Tepehitec - Cuauhtelulpan".	60253
199	Construcción de Entronque a desnivel Mena y cruce F.F.C.C. con dos estructuras km 9+700,	60254
200	Construcción de Puente Inferior Peatonal con rampas "San Diego Xalpatlahuaya", km 17+580.	60256
201	Construcción de Entronque a desnivel "Parque Industrial CIX II"	60259
202	Modernización de la carretera: Apizaco - Tlaxco para alojar una sección a 4 carriles, con longitud de 17 km.	60262
203	Distribuidor: Calpulalpan - Apan y Modernización a cuatro carriles en 4.7 km, hasta entroncar con la autopista Arco Norte.	60263
204	Construcción de Entronque la Trinidad Tenexyecac, sobre la autopista Tlaxcala – San Martín Texmelucan	60266
205	Libramiento Metropolitano	60267
206	Acceso al Puerto de Veracruz	4096500001
207	Modernización de la carretera federal MEX 180.Tramos San Andrés Tuxtla Catemaco y Cosoleacaque Jáltipan Acayucan. Primera Etapa	13096500015
208	Entronque Allende-Entronque Nuevo Teapa	13096500022
209	Ozuluama-Tampico	11096500018
210	Cd. Valles-Tampico, Tramo: Ent. Lib. Tamuín-Ent. Pánuco.	10096440014
211	Veracruz - Poza Rica Tramo: La Mancha - Laguna Verde	60265
212	Carretera Federal La Tinaja - Sayula, Tramo: La Tinaja- Tuxtepec	12096500017
213	Modernización de la carretera Valladolid Rio Lagartos, Tr: Tizimín Río Lagartos	17096510003
214	Mérida - Celestún Tramo: Mérida - Tetiz	60268
215	Mérida - Celestún Tramo: Kinchil - Celestún	60271
216	Ramal Tetiz - Sisal Incluyendo Libramiento Hunucmá	60273
217	Rehabilitación Del Pavimento Del Periférico De Mérida.	60275
218	DISTRIBUIDOR VIAL AVENIDA 70 Km 2+000 MERIDA - CELESTUM	60278
219	Entronque A Desnivel Conkal Km 4+000 Mérida Tizimin	60279
220	Distribuidor Vial Chenkú Km 27+500 Periférico De Mérida	60281





No.	Proyecto	SOL/REG
221	Distribuidor Vial Cholul - Sitpach Km 2+500 Mérida - Tizimin	60282
222	Entronque A Desnivel Chemax, Valladolid - Puerto Juárez	60280
223	Valladolid - Felipe Carrillo Puerto	60277
224	Motul - Telchac Puerto	60274
225	Uxmal - E.C. Chencollí - Umán	60272
226	Kantunil - Chichen Itzá	60270
227	Periférico Bicentenario, (Libramiento de Guadalupe- Zacatecas)	9096520013
228	Modernización de la Carretera Jalpa-Límite de Estados Zac/Ags.	13096520014
229	Entronque Colinas del Padre I	14096520018
230	Modernización de la carretera Fresnillo-Jerez	13096520013
231	Fresnillo-Valparaiso	11096520003
232	Tlaltenango - Momax	43224
233	Las Palmas-Límite de Estados Zacatecas/Durango	7096520010
234	Modernización de la Carretera Federal Mex 045 Aguascalientes -Zacatecas Tramo: Cosio - Ojocaliente	19096520001

En tanto, la Dirección General de Desarrollo Carretero contemplaba la ejecución de 21 proyectos de Carreteras Federales de Cuota.

No.	Proyecto
1	Centinela-La Rumorosa
2	Libramiento de Cd. Juárez
3	Tuxtla Gutiérrez-San Cristóbal de las Casas
4	Libramiento de Ixmiquilpan
5	Libramiento de Lagos de Moreno
6	México-Pachuca (tramo: Revolución-Tizayuca)
7	Entr. Aut México-Pachuca Libre
8	Ecuandureo-La Piedad
9	Zitácuaro-Maravatio
10	Ventura-El Peyote
11	Imuris-Entr. Aribabi
12	San Fernando-Entr. Ruta 2
13	Cuauhtémoc-Osiris
14	San Jerónimo-Sta Teresa
15	La Piedad-La Barca



No.	Proyecto
16	Sonoyta-Pto Peñasco
17	Tepic-Compostela
18	Real del Monte- Entr. Huasca
19	Las Varas-Pto Vallarta
20	Coatzacoalcos-Salinas Cruz
21	Libramiento de Ensenada

No obstante, de los proyectos que se tenían planeado realizar no todos recibieron recursos para su ejecución, y, por tanto, para la liberación del Derecho de Vía. En los Programas Presupuestarios con Programas y Proyectos de Inversión publicados en el Presupuesto de Egresos de la Federación para el año 2021, solo se encuentran 8 proyectos de construcción de carreteras:

No.	Proyecto	Clave
1	Acapulco-Huatulco Tramo: El Cayaco-San Marcos	5096320001
2	Acayucan - Ent. La Ventosa	5096400027
3	Construcción y Ampliación de la Carretera Estación Chontalpa - Entronque Autopista Las Choapas - Ocozocoautla	6096470005
4	Oaxaca-Puerto Escondido-Huatulco	8096400015
5	Ozuluama-Tampico	11096500018
6	Modernización de la carretera Palenque - San Cristóbal de Las Casas.	15096270004
7	Modernización de la carretera federal Mex- 085 Portezuelo- Cd. Valles	17096440002
8	Pachuca - Huejutla, tramo: Cerro Colorado - Zacualtipán	20096330001

## 2.4 Experiencias de Atención

La Liberación del Derecho de Vía no es una acción propia que se lleva a cabo solo en los proyectos de infraestructura carretera en México, sino en cualquier proyecto de infraestructura que se desee ejecutar, en donde se tenga que disponer de una superficie de terreno que no está a disposición de la unidad ejecutora.

A continuación, se presentan algunas acciones que diferentes países han emprendido para llevar a cabo la Liberación del Derecho de Vía, apelando a las mejores prácticas, como utilizar instrumentos normativos, tomar en cuenta la participación ciudadana o llevarla a cabo por medio de terceros, sin embargo, algo que distingue gran parte de estas acciones es que se busca aminorar el impacto del Derecho de Vía en el Desarrollo de infraestructura y que el Derecho de Vía se obtenga de manera oportuna.

## **Bolivia**

El procedimiento de liberación de derecho de vía en la legislación boliviana se fundamenta en el Decreto Supremo N° 25134 de 1998 que establece el Sistema Nacional de Carreteras y el Derecho de Vía en 50 metros a ambos lados de las carreteras de la Red Vial Fundamental y la Ley N° 3507 de 2006 que crea a la Administradora Boliviana de Carreteras encargada de la planificación y gestión de la Red Vial Fundamental.

El caso boliviano es el más destacable de la región latinoamericana ya que con el objetivo de prevenir y mitigar los impactos sociales y económicos negativos que conlleva la liberación del derecho de vía. El Gobierno plurinacional de Bolivia antes de la liberación del derecho de vía, establece un Plan de Reasentamiento, acorde al caso, en el cual se establecen una serie de principios entre los que destacan:

- Se debe preparar un plan de reasentamiento y/o un programa especial que asegure que las personas afectadas sean indemnizadas y rehabilitadas de manera equitativa y adecuada, asimismo recibirá información veraz y oportuna acerca de las alternativas posibles de compensación, para poder elegir la más adecuada a sus necesidades.
- Las personas desplazadas deben recibir asistencia para mejorar sus medios de vida y su nivel de vida o por lo menos restablecerlos, en o con los niveles prevalecientes antes del comienzo de la ejecución del proyecto o antes del desplazamiento, tomando en cuenta el que sea mayor en términos reales.
- Los propietarios de los predios afectados y otras personas afectadas por la liberación del derecho de vía deben ser consultadas y participar activamente en el diseño de medidas para su compensación, reubicación y rehabilitación.

A través de la participación ciudadana de las comunidades bolivianas afectadas con la liberación del derecho de vía, el Gobierno plurinacional de Bolivia ha reducido los costos y la oposición a las obras de infraestructura en su nación.

Como se mencionó anteriormente, la institución que tiene la facultad de llevar toda la gestión relacionada con el Derecho de vía, es la Administradora Boliviana de Carreteras (ABC), así lo estipula la Ley del Derecho de Vía y del Registro Público de Dominio Vial (2017). Los puntos más importantes a rescatar de dicha ley son los siguientes:

- Se considera como Liberación del Derecho de Vía de la Red Fundamental de Carreteras, a la adquisición de derechos de propiedad, posesión de buena fe o de uso para fines del dominio público, bajo responsabilidad institucional de la Administradora Boliviana de Carreteras
- La Administradora Boliviana de Carreteras, quien es la encargada de la liberación, podrá realizarla por sí misma, o contratando o autorizando terceros para que lo lleven a cabo.
- Para la realización del proceso de Liberación del Derecho de Vía, es fundamental que se consideren los criterios operativos, tales son los de proporcionalidad, utilidad, funcionalidad y seguridad.
- Es mediante actos voluntarios que se gestiona la Liberación del Derecho de vía. En caso de que no se llega a un acuerdo entre las partes de la negociación, el Derecho de vía se liberará mediante la expropiación o constitución de servidumbre forzada.
- La Administradora Boliviana de Carreteras, tiene la obligación de registrar en un inventario todos los bienes de dominio público de la Red Fundamental de Carreteras. Mismos que habrá de inscribir en el Registro Público de Dominio Vial, para que siguiendo con el procedimiento estas sean comunicadas a través del Sistema de Información de Transporte, respetando el límite de tiempo y el procedimiento establecido.

Una fortaleza de la actuación de Bolivia respecto al derecho de vía, es que cuenta con marcos normativos actualizados para establecer y delimitar las acciones y actividades a realizar y así mismo a la entidad que le compete cada función, lo que permite que el desarrollo del proceso de liberación del Derecho de Vía se realice de la mejor manera y siempre dentro de lo ya establecido para evitar el retraso del proyecto o el alza en el costo del mismo.

## Chile

En el caso de Chile, el Ministerio de Obras Públicas, a través de la Dirección de Vialidad, establece el ancho que deben de tener las fajas de los caminos públicos o, el derecho de vía. La Dirección de Vialidad, también, está encargada de hacer las erogaciones para la liberación del derecho de vía para la construcción o mejoramiento de los caminos.

Entre las facultades de la Dirección de Vialidad, se encuentra el celebrar pactos relativos a la ejecución de proyectos viales, aun cuando dichos proyectos contemplen el desarrollo de obras en terrenos que tienen un propietario privado, en esos casos el Ministerio deberá dictar lo correspondiente referente a los actos administrativos de expropiación.

La Dirección Vial cuenta con un Manual de Carreteras 2021, en el cual se establecen los procedimientos, lineamientos e instrucciones uniformes para la planificación general,



trazado de diseño, especificaciones de construcción, mantenimiento, y señalización de caminos. Sus disposiciones son de carácter obligatorio, tanto para la Dirección como para los proyectistas

El Manual de Carreteras se encuentra dividido en 9 volúmenes, dependiendo de la materia a tratar:

- I. Planificación y Desarrollo Vial
- II. Procedimientos de Estudios
- III. Instrucciones y Criterios de Diseño
- IV. Planos de Obras Tipo.
- V. Especificaciones Técnicas Generales de Construcción
- VI. Seguridad Vial
- VII. Mantenimiento Vial
- VIII. Especificaciones y Métodos de Muestreo
- IX. Estudios y Criterios Ambientales en Proyectos Viales

En el volumen 2, Procedimientos de Estudios Viales, se menciona que todo camino público debe estar situado dentro de una faja de terreno que sea de propiedad fiscal y en caso de que la faja de terreno sea de propiedad privada se realizara una expropiación para su adquisición. En Chile se encuentran con la misma necesidad respecto al derecho de vía, ya que, para la intervención o construcción de un camino público, se precisa contar con que el Estado es titular del terreno en mención.

En dicho volumen se explica detalladamente cuales son las especificaciones y documentos que se deben de tener para llevar a cabo la expropiación de la faja vial, que también se le denomina como faja de expropiación o derecho de vía. Esto con el fin de tener un control en los procesos y que el resultado sea una liberación exitosa en tiempo y forma, para de esta manera no perjudicar o atrasar los tiempos de construcción de carreteras.

La legislación chilena sí contempla, en materia de liberación de derecho de vía, el otorgamiento de concesiones a particulares mediante licitación pública y decreto supremo. Para el caso de las concesiones que se otorgan mediante licitación pública, éstas no pueden exceder el 5% del total de la superficie de la faja requerida para la construcción del camino y el objetivo será instalar en ellos servicios para las personas y transportes que circulen por la vía.



## Colombia

En Colombia, el Gobierno Nacional mediante el Ministerio de Transporte y las entidades adscritas al mismo, tienen la facultad de administrar la Red Vial Nacional cuando se requiera de ampliación, cambio de categoría y la construcción de vías nuevas, también está habilitada para poder decretar la expropiación administrativa con indemnización, con el fin de la adquisición de predios los cuales estarán destinados a obras de infraestructura de Transporte.

El Instituto Nacional de Vías, (INVIAS) opera bajo la administración del Ministerio de Transportes, y tiene como finalidad la ejecución de las políticas, estrategias, planes, programas y proyectos de la infraestructura no concesionada de la Red Vial Nacional de carreteras primaria y terciaria, férrea, fluvial y de la infraestructura marítima, de acuerdo con los lineamientos dados por el Ministerio de Transporte.

Las funciones de dicha entidad están establecidas de manera clara y precisa en el Decreto 2618, se realizó un análisis respecto a las acciones que se desarrollan y que pueden ser retomadas en la ejecución del programa K-048.

- Adelantar investigaciones, estudios, y supervisar la ejecución de las obras de su competencia conforme a los planes y prioridades nacionales.
- Dirigir y supervisar la elaboración de los proyectos para el análisis, liquidación, distribución y cobro de la contribución nacional de valorización, causada por la construcción y mejoramiento de la infraestructura de transporte de su competencia.
- Elaborar, conforme a los planes del sector, la programación de compra de terrenos y adquirir los que se consideren prioritarios para el cumplimiento de sus objetivos.

El INVIAS cuenta con varias subdirecciones entre ellas, la Subdirección de la Red Nacional de Carreteras que dentro de sus funciones se encuentran las siguientes:

- Ejecutar las políticas, planes, programas y proyectos relacionados con la infraestructura de la red primaria no concesionada y cumplir la regulación técnica establecida, así como la normatividad ambiental vigente.
- Administrar integralmente los procesos de construcción, conservación, rehabilitación, operación, señalización, y de seguridad de la infraestructura de carreteras primarias no concesionada.
- Controlar, evaluar y hacer el seguimiento de los planes y proyectos a su cargo.

También una subdirección importante es la Oficina Asesora Jurídica que dentro de sus funciones se encuentran las siguientes:

- Atender los procesos judiciales y extrajudiciales en los cuales sea parte el Instituto y suministrar al Ministerio de Justicia las informaciones y documentos requeridos, seguir el curso de los mismos e informar sobre su estado al Director General.
- Atender, controlar y vigilar los asuntos de carácter jurídico tramitados ante cualquier autoridad administrativa o jurisdiccional del país y efectuar el seguimiento y evaluación de los asuntos que sean gestionados por intermedio de apoderados.
- Legalizar los bienes del Instituto y adelantar los procesos de expropiación una vez surtida la etapa de negociación directa, cuando sea necesario para la ejecución de los proyectos del Instituto.
- Efectuar la liquidación de las sentencias a cargo del Instituto.

Para Colombia, como para la mayor parte de los países latinoamericanos, un aspecto esencial para el correcto desarrollo de las obras de un proyecto, es la gestión predial o la adquisición de los predios requeridos para construir una vía o una carretera. Ya sea un terreno con o sin construcciones, un condominio, parcelas, una casa o un lote, entre otros. Lo que se busca es que los predios se obtengan y titulen a favor de la nación.

A efectos del análisis de las experiencias de atención, el caso de Colombia se toma como una fortaleza, ya que existe un reforzamiento respecto a las intervenciones realizadas por la SCT, porque se encuentran líneas de acción similares para resolver la necesidad de la liberación del derecho de vía.

### **Estados Unidos de América**

De las experiencias de atención analizadas que se vinculan con los servicios relacionados para la liberación del derecho de vía, del programa presupuestario K-048, la menos similar es la que lleva a cabo la Oficina de Administración de Tierras, del Departamento del Interior, de los Estados Unidos de América; sin embargo, se considera que ésta puede aportar nuevos elementos a evaluar en el procedimiento de liberación del derecho de vía en México.

Primeramente, se debe recordar que el modelo de desarrollo de infraestructura en los Estados Unidos de América, a diferencia del que hay en México, ha estado en mando de privados y el gobierno federal, estatal y local se encargan sólo de regular y supervisar a los diferentes actores económicos.

Dado lo anterior la adquisición del derecho de vía (permiso que incluye la liberación), por parte de la Oficina de Administración de Tierras, solo es otorgado cuando:

- El propósito del proyecto responde al uso que se les otorga a las tierras de carácter público.
- El propósito del proyecto responde al interés público.

- La propuesta de proyecto debe ser consistente con las leyes federales, estatales y locales.
- El proyecto no implica daños ambientales irreversibles.
- El privado cuenta con las capacidades técnicas y financieras para desarrollar el proyecto.

En suma a lo anterior, los privados que quieran obtener un permiso de derecho de vía deben de pagar tres tipos de cuotas para poder ser candidatos a adquirirlo, que son:

- Tarifa por el procesamiento del trámite.
- Cuota por el monitoreo del proyecto (Revisiones durante la construcción, operación, mantenimiento y terminación de la obra).
- Renta Anual por el uso de tierras públicas.

El esquema de cuotas podría traer ciertos beneficios para el caso mexicano y ser una fuente de financiamiento de obras públicas, esto en el caso de inversiones en proyectos carreteros y de infraestructura que sean de interés prioritario para actores económicos privados, en México.

## Perú

La normatividad vigente en la República del Perú establece que el derecho de vía constituye un bien de dominio público cuyo uso es para el interés superior y bienestar de la población. Si bien la población peruana tiene derecho a la propiedad, el derecho de vía está en un nivel superior a esta, sin embargo, lo anterior no exime al Estado peruano de adquirir los bienes inmuebles en manos de privados de acuerdo a la ley.

Cabe señalar que la legislación peruana permite a privados u otras entidades del Estado liberar y hacer uso del derecho de vía siempre que no se contravengan aspectos técnicos y de seguridad de las carreteras, además a que deben solicitar y contar con la respectiva autorización.

De las experiencias presentadas, se puede concluir que parte del éxito en la Liberación del Derecho de Vía es una adecuada planeación para llevarla a cabo, tal como lo muestra el caso de Bolivia.

Al haber una adecuada planeación se consideran aspectos relevantes como la comunicación y sensibilización de la importancia de la ejecución del proyecto y, por tanto, los afectados lejos de oponerse al proyecto, forman parte de la solución en lo referente a la Liberación del Derecho de Vía, existiendo una indemnización razonable.

En el mismo sentido, al existir una planeación para la Liberación del Derecho de Vía, se reducen los tiempos y costos para dicho fin, puesto que se busca que el Derecho de Vía este en tiempo y forma para que los proyectos sean ejecutados, caso contrario a lo que



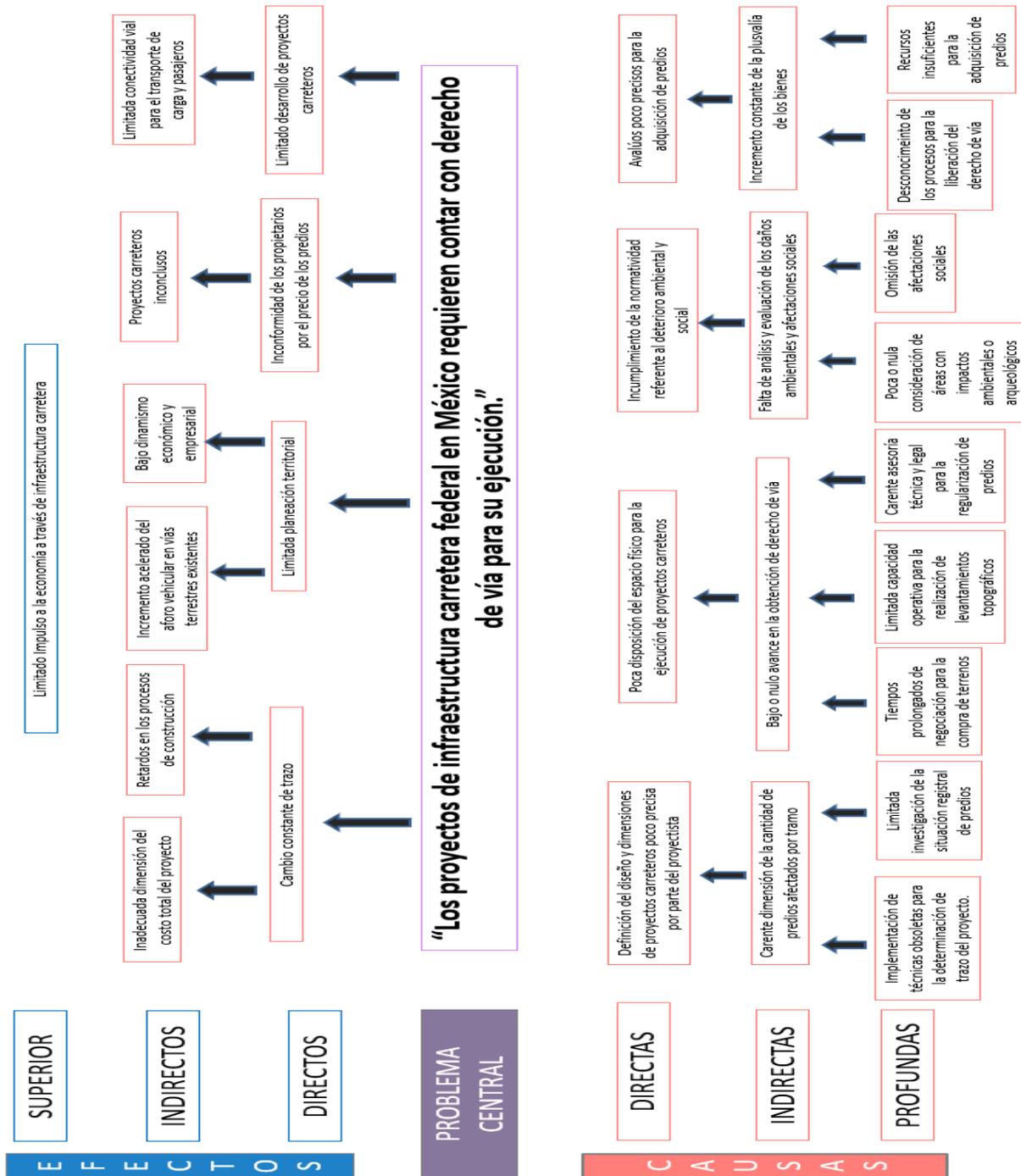
sucede en México en donde la liberación del Derecho de Vía surge cuando los proyectos están en puerta para ser ejecutados.

En cuanto a las legislaciones en México, existe la normatividad aplicable para las operaciones inmobiliarias en materia de Derecho de Vía, sin embargo, al ser el Gobierno Federal el que adquiere el Derecho de Vía se enfrenta a una serie de restricciones que limitan la oportuna adquisición, contrario cuando la adquisición la realizan los privados. Asimismo, al ser el Gobierno Federal el que realiza la transacción, este se rige por un presupuesto y por un avalúo emitido por INDAABIN.

Si bien en México la Ley es clara y precisa en materia de obras pública, y liberación de Derecho de Vía, el éxito o fracaso para obtener los predios torna en una adecuada planeación, disponibilidad de recursos y comunicación con los afectados.

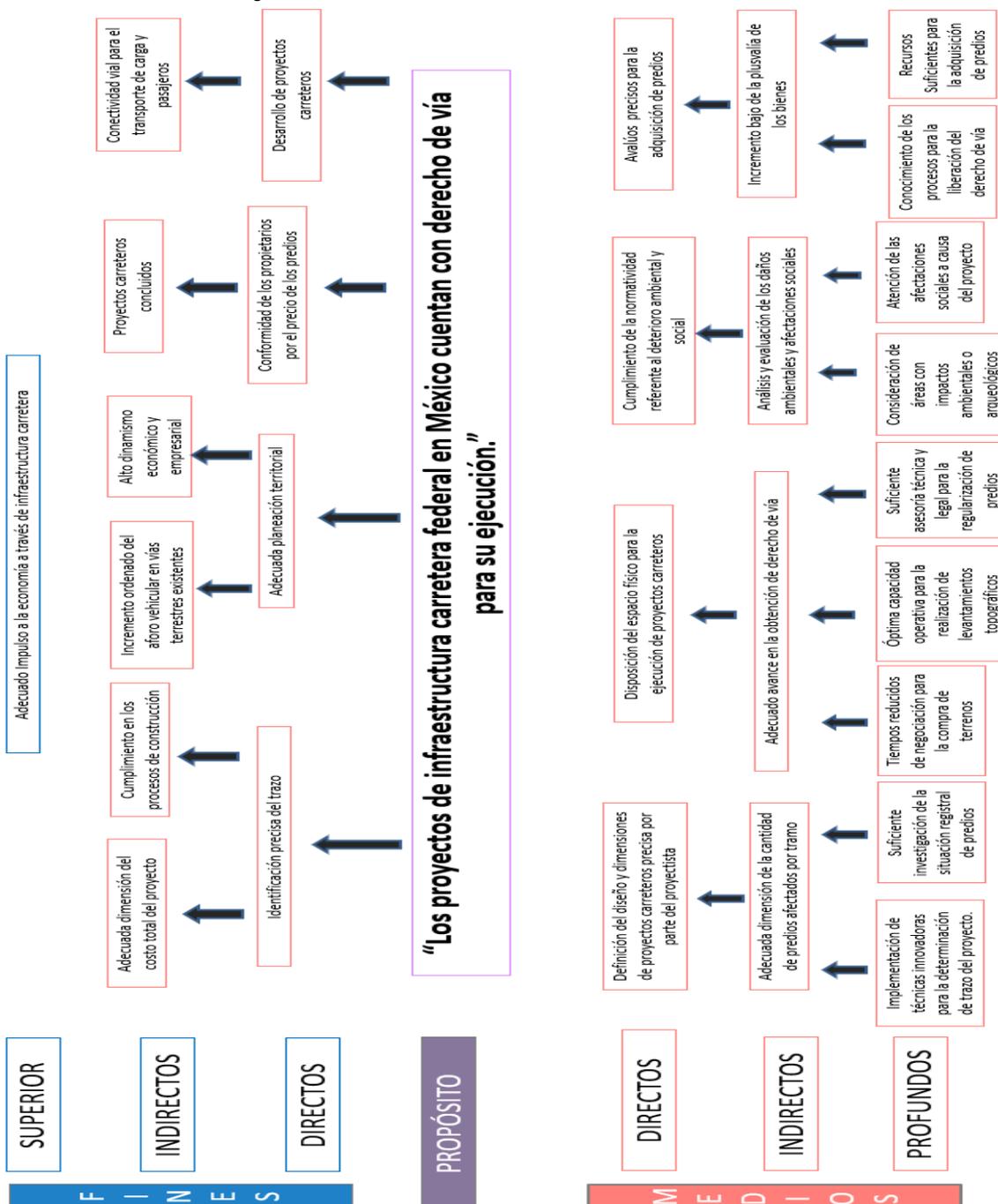


## 2.5 Árbol del Problema



## 3. OBJETIVOS

### 3.1 Árbol de Objetivos



### 3.2 Determinación de los Objetivos del Programa

La situación futura a la que se pretende llegar una vez atendida la necesidad identificada resulta de la traducción de causas – efectos ya plasmada en la representación gráfica del árbol del problema para convertirla en la relación medios – fines que determinarán las condiciones futuras u objetivos que el Pp K-048 se planteará alcanzar.

Con base en un análisis de los medios y los fines previamente plasmados en el árbol de objetivos, se determinará cuáles son aquellos objetivos a los cuales enfocará su cumplimiento la operación del Pp K-048; mismos que fueron identificados de conformidad con la aplicación de la Metodología del Marco Lógico, en vísperas de poder posteriormente plasmarlos en el resumen narrativo de la Matriz de Indicadores para Resultados que resulte de este análisis; en cada uno de los niveles que la conforman

#### Objetivo Nivel Fin

El objetivo de nivel superior que forma parte de la contribución del programa se encuentra representado en el árbol de objetivos por el fin “Adecuado impulso a la economía a través de infraestructura carretera”; para lograrlo se plantea en función de un objetivo de nivel superior como:

***“Contribuir a impulsar la productividad general de la economía nacional a través de estrategias que mejoren la infraestructura carretera del país”***

El planteamiento de este objetivo muestra como por medio de la operación del Pp K-048 se contribuye al impulso en la productividad, a través del mejoramiento de la infraestructura carretera en México a través de su construcción o modernización.

#### Objetivo Nivel Propósito

El objetivo nivel propósito plantea la situación deseada a lograr a través de la atención del problema o necesidad central, en la que se identifica que *los proyectos de infraestructura carretera federal en México requieren contar con derecho de vía para su ejecución*; por lo cual para este nivel de objetivo de plantea lo siguiente:

***“Proyectos de infraestructura carretera federal en México cuentan con derecho de vía para su ejecución”***

El cumplimiento de este propósito pretende plantear como a través de la obtención de los derechos de la vía por la cual se ha planteado como proyecto construir o modernizar una carretera se puede materializar este tipo de infraestructura.

### **Objetivo Nivel Componente**

Este nivel de objetivo ha sido identificado analizando el medio *adecuado avance en la obtención de derecho de vía*; que representa el componente proporcionado por el programa Pp K-048, el cual por medio de un correcto dimensionamiento y cumplimiento coadyuvará a su vez con el cumplimiento del objetivo que representa la solución de la problemática o necesidad; este objetivo se puede definir como:

#### ***“Liberación del derecho de vía realizada”***

Es importante mencionar que se ha identificado que el Pp K-048 entrega liberación del derecho de vía para los proyectos de carreteras federales libres de peaje, así como para los proyectos de carreteras federales de cuota; y que para ambos casos se encuentra medida en kilómetros.

### **Objetivo Nivel Actividad**

Las actividades fundamentales que permiten que los proyectos puedan contar con liberación del derecho de vía y por tal motivo puedan ser ejecutados, fueron tomadas de los medios que a su vez permiten contribuir con los objetivos de nivel propósito *tiempos reducidos de negociación para la compra de terrenos y suficiente asesoría técnica y legal para la regularización de predios*; es por ello que de acuerdo con la operación del Pp K-048 las actividades pueden definirse como:

***Actividad 1 Formalización de convenios de ocupación previa y/o contratos de promesa de compra – venta de la superficie afectada en el trazo de los proyectos.***

***Actividad 2 Contratación de asesoría técnica y legal para la liberación del derecho de vía***

Ambas actividades permiten que los proyectos de infraestructura carretera se materialicen, la actividad 1 permite que las empresas constructoras ejecuten los proyectos sin haber concluido todos los tramites de la compra – venta o indemnización de los predios, sin embargo, con los contratos de promesa de compra- venta y/o convenios de ocupación previa formalizados se tiene el consentimiento de los propietarios privados y ejidatarios, respectivamente, de ocupar la superficie, misma que se considera como vía liberada.

La actividad 2 facilita la tramitología y conciliación de la dependencia con los particulares referente a la adquisición de los predios, ya que la dimensión y el número de proyectos registrados rebasa al personal encargado del proceso de liberación del derecho de vía,

por que es necesario considerar el apoyo técnico y legal para la ejecución del proceso de liberación.

Las actividades identificadas permiten que a través de su realización de logre liberar la vía que forma parte del trazo de un proyecto carretero.

### **3.3 Aportación de los Objetivos al Plan Nacional de Desarrollo**

La implementación de la Metodología del Marco Lógico en los programas presupuestarios que permita identificar y medir los objetivos alcanzados a través de la operación de los mismos; apoya con la consecución de los objetivos de Política Pública que permitan al Ejecutivo Federal regular y promocionar la actividad económica, social y política de México.

El documento de planeación que sirve como base para la contribución de los programas presupuestarios es el Plan Nacional de Desarrollo (PND), el cual contiene las acciones que el Gobierno Federal se plantea realizar para incentivar el crecimiento y desarrollo del país a través del encauzamiento de las acciones de la Administración Pública Federal.

Cabe resaltar que la contribución con el cumplimiento del PND debe encontrarse en el marco de las funciones y atribuciones de cada dependencia; específicamente, para el caso de la SCT, de aquellas establecidas en el 36 fracción XXI de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; donde se establece que a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes le corresponde la construcción y conservación de caminos y puentes federales.

De manera específica y de acuerdo al Reglamento Interior de la SCT en su artículo 17 fracción VI; corresponde a la DGC coadyuvar con los Centros SCT y las autoridades competentes de las entidades federativas para que los trámites relativos a la adquisición, ocupación y regularización del derecho de vía se lleven a cabo de acuerdo con las disposiciones aplicables; por su parte, de conformidad con el artículo 20 fracción XXI a la DGDC le corresponde Coordinar las acciones de carácter técnico tendentes a la liberación del derecho de vía en obras susceptibles de concesión, con la participación de los Centros SCT y, en su caso, de las autoridades competentes en las entidades federativas, y coadyuvar para que los trámites relativos a la adquisición, ocupación y regularización del derecho de vía se lleven a cabo de acuerdo con las disposiciones aplicables.

En contexto con lo anterior la SCT tiene a su cargo la operación del Pp K-048 “Servicios relacionados para la Liberación del derecho de vía”; mismo que opera con alineación al Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024 (PND) de acuerdo a lo siguiente:

**Principio rector: No dejar a nadie atrás, no dejar a nadie afuera**





El Pp K-048 se encuentra enfocado en la obtención de la liberación del derecho de vía con base en los diferentes estatus en que se encuentran las propiedades afectadas con la finalidad de apoyar en la materialización de infraestructura carretera que permita incentivar la conectividad entre las diversas regiones del país; fortaleciendo los mecanismos que permiten que México sea un país incluyente independientemente del nivel de desarrollo de cada región incrementando la longitud y mejorando las condiciones de la Red Federal de Carreteras.

## **Eje de política pública: III Economía**

El PND como parte de su estructura considera 3 ejes de Política Pública que apoyen en el crecimiento y desarrollo del país a través del impulso a los sectores estratégicos; para el caso del Pp K-048 el eje con el que se identifica alineación es el eje III Economía, el cual tienen como cometido el detonar el crecimiento económico a través de la inversión; así como el aliento a la inversión privada en un marco de certeza jurídica, honestidad y transparencia.

En contexto con lo anterior el derecho de vía es un elemento fundamental para materializar la infraestructura que detone a su vez el crecimiento económico; elemento que resulta fundamental para la materialización de la red federal libre de peaje como de la red de cuota; siendo además la inversión privada la característica principal de la red de cuota.

## **Programas derivados del Plan Nacional de Desarrollo**

Una vez identificada la alineación del Pp K-048 con el proyecto de nación que el ejecutivo Federal se ha planteado alcanzar a través de su documento de planeación nacional, el siguiente nivel consiste en identificar aquellos programas derivados del PND que de manera específica se hayan planteado objetivos a los cuáles se pueda dar cumplimiento total o parcialmente por medio de la operación del programa.

### **1) Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2019-2024**

El Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes (PSCyT) establece los objetivos vinculados con el PND que contribuyen a la construcción del proyecto de nación que el Gobierno Federal se ha planteado construir a través de la definición de objetivos, estrategias prioritarias, acciones puntuales y metas de bienestar que contribuyan al desarrollo social y regional de México que para el caso del Pp K-048 se plantea de la manera siguiente:

Objetivo Prioritario 1. “Contribuir al bienestar social mediante la construcción, modernización y conservación de infraestructura carretera accesible, segura, eficiente y sostenible, que conecte a las personas de cualquier condición, con visión de desarrollo regional e intermodal.”





Estrategia prioritaria 1.5 “Mejorar la planeación y prospectiva de la infraestructura carretera, para contar con procesos sólidos y ágiles de terminación de obra y detectar oportunamente las necesidades futuras de la infraestructura carretera”

Acción puntual 1.5.3 “Reforzar el procedimiento del derecho de vía para el consenso social”

El programa sectorial considera al derecho de vía como uno de los elementos básicos para llevar a cabo los trabajos constructivos, que requiere de procedimientos definidos y acciones concretas que permitan la materialización de infraestructura.

## 2) Programa Especial para la productividad y Competitividad

Actualmente el Gobierno Federal se ha planteado una operación bajo la premisa de *no dejar a nadie atrás, no dejar a nadie afuera*; es por ello este programa especial engloba propósitos y políticas de varios sectores de la economía, considerando las acciones que se deben atender para lograr la consecución de estos objetivos; en este contexto, los objetivos transversales con los que el Pp K-048 se encuentra alineado son:

Objetivo Prioritario 3. Impulsar la productividad general de la economía nacional a través de estrategias transversales que mejoren el capital humano, la infraestructura y la innovación para aumentar el bienestar de las personas y empresas.

Objetivo Prioritario 4. Impulsar un ambiente de negocios competitivo a nivel nacional en el que operan las empresas del país.

El Pp K-048 contribuye de manera transversal con el impulso a la productividad a través del fomento en la infraestructura, así como en la creación de un ambiente de negocios para lograrlo a través de la adquisición de los predios requeridos para que a vía se encuentre listo para la construcción.

### Alineación a los Objetivos de Desarrollo Sostenible

La visión hacia la sostenibilidad a la cual deben contribuir los programas presupuestarios para que México se encuentre en línea con la agenda 2030 para el desarrollo sostenible, debe compartir la visión de largo plazo hacia la sostenibilidad social, económica y ambiental, misma que para el caso del Pp K-048 es:

Objetivo 9: Construir infraestructuras resilientes promover la industrialización inclusiva y sostenible y fomentar la innovación.

Meta 9.1: Desarrollar infraestructuras fiables sostenibles, resilientes y de calidad incluidas infraestructuras regionales y transfronterizas, para apoyar el desarrollo económico y el bienestar humano, haciendo especial hincapié en el acceso asequible y equitativo para todos.



#### 4. COBERTURA



Para el caso del Pp K048, se empleará el termino de área de enfoque, al no referirse a un grupo de personas quien presenta la necesidad, y que serían beneficiadas directas con el programa, sino a un sector en general como son los proyectos de infraestructura carretera.

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

Retomando la necesidad **“Los proyectos de infraestructura carretera federal en México requieren contar con derecho de vía para su ejecución”**, se identifica que quien presenta dicha necesidad son los proyectos de infraestructura carretera federal, los cuales son emprendidos en aras de dotar al país de infraestructura carretera para una mayor conectividad.

<b>ÁREA DE ENFOQUE POTENCIAL</b>	<b>Proyectos de infraestructura carretera federal en México</b>
----------------------------------	---

Lo que caracteriza a los proyectos de infraestructura carretera federal en México es que son proyectos destinados a la construcción y modernización de carreteras, los cuales para



ser ejecutados necesitan disponer de la superficie de terreno en donde se llevaran a cabo los trabajos.

Los proyectos de construcción de carreteras, consideran los trabajos destinados en efectuar obras nuevas; mientras que los proyectos de modernización consisten en la ejecución de los trabajos en una carretera existente con la finalidad de ampliarla y mejorar su nivel de servicio, según los requerimientos del volumen de tránsito y cargas, modernizando sus características geométricas y especificaciones de construcción.

La repercusión de este programa es de alcance nacional, es por ello que los proyectos planeados para 2021 se encuentran localizados dentro de todo el territorio mexicano, en los 31 estados de la República, esto bajo la lógica de la importancia y esencialidad que tienen los proyectos de infraestructura en carretera en México en el desarrollo y búsqueda de aumento de la conectividad terrestre nacional, a través de brindar accesos e interconexión a las principales ciudades, puertos marítimos y fronteras.

La liberación del Derecho de Vía es una necesidad latente en cualquier región, espacio o terreno a lo largo del país, en donde se tenga planeado desarrollar proyectos de infraestructura carretera. El contar con una adecuada liberación del Derecho de Vía, traería consigo la realización de las obras carreteras sin inconvenientes o limitantes respecto a la titularidad de los inmuebles, en donde lo que se logra con la liberación del Derecho de Vía es la escrituración de bienes a favor de la federación.

También traerá consigo la estabilidad al mantener los costos y tiempos ya establecidos de los proyectos de infraestructura carretera, evitando el atraso o aplazamiento. Del mismo modo se evitarían los juicios ocasionados por demandas y afectaciones por parte de los propietarios quienes no están de acuerdo con la negociación inicial y no tendrían que ocurrir suspensiones de obra por dichos inconvenientes.

Posteriormente se enlistan los proyectos antes mencionados con su respectiva ubicación geográfica.

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



No.	Proyecto	Estado
8	Ensenada - El Chinero (Tr. Ensenada - Ojos Negros del km 0+000 al km 12+000)	BAJA CALIFORNIA
9	Chapultepec - Maneadero Tr. Del km 11+000 al km 27+000	BAJA CALIFORNIA
10	Modernización San Felipe - Puertecitos	BAJA CALIFORNIA
11	Modernización de la carretera federal MEX-001 Ensenada - Lázaro Cárdenas, tramo: Punta Colonet - Lázaro Cárdenas	BAJA CALIFORNIA
12	Ampliación Puerto Escondido-Loreto	BAJA CALIFORNIA SUR
13	La Paz-Ciudad Insurgentes, Tramo: km. 15+000 al Km. 209+000	BAJA CALIFORNIA SUR
14	Carretera La Purísima-San Ignacio.	BAJA CALIFORNIA SUR
15	Ampliación La Paz-Pichilingue Tramo: Del km 9+000 al 17+000	BAJA CALIFORNIA SUR
16	Libramiento de Champotón	CAMPECHE
17	Libramiento de Atasta.	CAMPECHE
18	Libramiento de Escárcega	CAMPECHE
19	Entronque Siglo XXI	CAMPECHE
20	Entronque Siglo XXIII	CAMPECHE
21	Entronque Benito Juárez	CAMPECHE
22	Ampliación De La Carretera Zacatecas - Saltillo Del Km. 333+000 Al Km. 343+500	COAHUILA
23	Ampliación De La Carretera Monclova - Sabinas Cuerpo "B" Del Km. 30+190 Al Km. 103+698	COAHUILA
24	San Buenaventura-Estación Hermanas	COAHUILA
25	Entronque la Cuchilla, de la carretera: Saltillo - Torreón, Km. 203+300	COAHUILA
26	MODERNIZACIÓN DE LA CARRETERA FEDERAL N 57 MONCLOVA PIEDRAS NEGRAS.	COAHUILA
27	Modernización del Libramiento Manzanillo - El Naranjo. Ent. Mirador ¿ Ent. Chandiablo del km 91+500 al km 105+000	COLIMA
28	PIV Acceso los Asmoles Autopista Colima – Tecomán Km 12+079.48	COLIMA
29	Entronque Madrid km 34+200, Autopista Colima - Tecomán	COLIMA
30	Entronque a la 20/a Zona Militar	COLIMA
31	Libramiento Sur de Tuxtla Gutiérrez	CHIAPAS
32	Modernización Autopista a la Frontera desde Comitán (Primera Etapa)	CHIAPAS
33	Rizo de Oro-La Concordia 2 puentes.	CHIAPAS
34	Palenque-Catazajá,	CHIAPAS
35	Rancho Nuevo - Comitán, Tramo: km 96+000 al km 125+000, incluye el Libramiento de Teopisca.	CHIAPAS
36	Tuxtla Gutiérrez - Tapanatepec, tramo autopista Las Choapas - Ocozocoautla Arriaga.	CHIAPAS
37	Modernización de la carretera Palenque - San Cristóbal de Las Casas.	CHIAPAS





No.	Proyecto	Estado
38	Entronque Tierra y Libertad	CHIAPAS
39	Libramiento de Villacomaltitlan	CHIAPAS
40	Nuevo Casas Grandes - Puerto Palomas	CHIHUAHUA
41	Carretera San Fernando - Hércules, Tramo: San Fernando - San Francisco, Mpio. Camargo	CHIHUAHUA
42	Carretera: Janos Lim. Edos.Chih./Sonora Tramo: Del km 0+000 al km 78+000	CHIHUAHUA
43	Chihuahua - parral Vía Corta del km 48+500 al km 92+000	CHIHUAHUA
44	Chihuahua - Parral Vía Corta; T. Est. Palomas – San Francisco de Satevó	CHIHUAHUA
45	Libramiento Sur de Ciudad Cuauhtémoc	CHIHUAHUA
46	Ramal a Santa Teresa, Subtramo San Jerónimo – Santa Teresa del km 0+000 al 19+000	CHIHUAHUA
47	Modernización de la Carretera palomas - Parral, del km 92+000 al km 180+000	CHIHUAHUA
48	La Curva San Pedro	CHIHUAHUA
49	Carretera Durango-Gómez Palacio Tramo: Cuencamé- Gómez Palacio del Km. 218+000 al Km. 233+000	DURANGO
50	DURANGO-PARRAL, tramo: T. San Juan del Río-Matamoros	DURANGO
51	Carretera Durango- Hidalgo del Parral, Durango-Lím. Edos. Tramo: Guadalupe Aguilera-Ent. San Juan del Río del Km 55+250 al Km. 105+871	DURANGO
52	Guadalupe Aguilera-Tepehuanes, tramo: km 13+260 al km 97+000	DURANGO
53	Modernización de la Carretera Federal MEX-040 Gómez Palacio-Tlahualillo, tramo: Gregorio García-El Lucero	DURANGO
54	Construcción del Entronque “El Mezquital km 8+420”	DURANGO
55	Modernización de la Carretera Dolores Hidalgo-San Luis de la Paz.	GUANAJUATO
56	Modernización Doctor Mora-Carr. Fed. 57	GUANAJUATO
57	Carretera San Diego de la Unión-San Felipe.	GUANAJUATO
58	Modernización de Acamabaro - Salvatierra	GUANAJUATO
59	Vía Rápida Bicentenario en León	GUANAJUATO
60	Puente Vehicular Sobre La Carretera Federal 45- D En El Acceso Al Inforum En El Municipio De Irapuato	GUANAJUATO
61	Entronque a Desnivel en la Carretera Federal No. 45 en el Km. 164+260	GUANAJUATO
62	PIV Marroquín en Apaseo el Alto, Guanajuato.	GUANAJUATO
63	PSV sobre la carretera federal 90 Irapuato - La Piedad libre, en la comunidad de La Soledad	GUANAJUATO
64	PIV San Antonio Calíchar sobre la Carretera Federal 45	GUANAJUATO
65	Acapulco - Zihuatanejo	GUERRERO
66	Acapulco - Huatulco, tramo: Cayaco - San Marcos	GUERRERO
67	Iguala - Teloloapan - Arcelia	GUERRERO
68	Ciudad Sahagún-Calpulalpan	HIDALGO





No.	Proyecto	Estado
69	Portezuelo - Palmillas	HIDALGO
70	Atotonilco-Zacualtipán. Tramo: Atotonilco-Cerro Colorado.	HIDALGO
71	Modernización de la Carretera Tizayuca-Pachuca	HIDALGO
72	Portezuelo-Ciudad Valles, tramo: Portezuelo-Tasquillo.	HIDALGO
73	Construcción de la Carretera Real del Monte - Ent. Huasca	HIDALGO
74	Entronque Autopista Arco Norte - Cd. Sahagún	HIDALGO
75	Pachuca - Huejutla, tramo: Cerro Colorado - Zacualtipán	HIDALGO
76	Carretera: Santa Rosa - La Barca Santa Rosa - Ocotlán - La Barca	JALISCO
77	El Tuito - Melaque	JALISCO
78	Boulevard de la Carretera Federal No. 23 Guadalajara - Zacatecas Tramo 0+000 entronque Tesisán al 15+000.	JALISCO
79	Acatlán-Ciudad Guzmán Tramo: Acatlán - Crucero a Tapalpa	JALISCO
80	Carretera 15 Jiquilpan - Guadalajara, Tramo: Tizapán El Alto - Jocotepec.	JALISCO
81	Villa Purificación - Atlán de Navarro	JALISCO
82	Prolongación Av. Federación, Puente Federación sobre Río Ameca.	JALISCO
83	Guadalajara Barra de Navidad Tramo: Crucero Sta. María Tecolotlán	JALISCO
84	Atotonilco El Alto-Zapotlanejo	JALISCO
85	Construcción de carriles laterales de la Autopista Zapotlanejo-Guadalajara, del km 11+000 al km 21+000	JALISCO
86	Modernización de la carretera Guadalajara Tepic: del km 9+500 al Km 18+900	JALISCO
87	Modernización de la carretera Jiquilpan-Guadalajara, del km 119+000 al km 136+500	JALISCO
88	Av. Nopaltepec (Viaducto Poniente Bicentenario)	MÉXICO
89	Villa Victoria-San José Del Rincón-El Oro.	MÉXICO
90	Modernización del tramo: Dos Ríos-E.C. Autopista La Venta-Chamapa	MÉXICO
91	Glorieta Monumento De Nezahualcoyotl	MÉXICO
92	Paso Superior Vehicular Km. 14+200 Municipio De Texcoco	MÉXICO
93	Psv Los Reyes-Texcoco 3+500	MÉXICO
94	Carretera Toluca-Axixintla Del Km. 25+000.00 Al Km. 35+500.00	MÉXICO
95	Construcción de la Segunda Etapa de la Carretera Zumpahuacán Tonatico.	MÉXICO
96	Paseo Zumpango Bicentenario Tramos: Cuautitlán-Ent. Bicentenario y Las Plazas-Ent. Autopista México-Pachuca.	MÉXICO
97	Psv El Llanito	MÉXICO
98	Modernización de la Carretera Federal Toluca-Ciudad Altamirano.	MÉXICO
99	Psv Xonacatlán	MÉXICO
100	Carretera Federal Zihuatanejo - La Mira, Tramo La Orilla - La Mira.	MICHOACÁN





No.	Proyecto	Estado
101	Ramal a Pátzcuaro	MICHOACÁN
102	Ramal Mil Cumbres	MICHOACÁN
103	Construcción del entronque Baltazar Echave.	MICHOACÁN
104	Entronque de Cruce de Av. Acueducto y Periférico Oriente en la salida a Mil Cumbres	MICHOACÁN
105	Modernización del Libramiento Ignacio Zaragoza, ubicado en el municipio de Pátzcuaro, Michoacán	MICHOACÁN
106	Modernización del Acceso a Vista Hermosa, ubicado en el municipio de Vista Hermosa, Michoacán.	MICHOACÁN
107	PSV Mártires de la Plaza	MICHOACÁN
108	Distribuidor Pátzcuaro	MICHOACÁN
109	Distribuidor salida Salamanca	MICHOACÁN
110	Modernización de Ent. San José – Cuitzillo.	MICHOACÁN
111	Ampliación y Modernización de 7 km. a cuatro carriles de la Carretera Cuautla – Izúcar del km. 97+500 al km. 104+500	MORELOS
112	Modernización a cuatro carriles de la carretera Alpuyecá – Michapa límites Edos. Mor/Gro.	MORELOS
113	Construcción de entronque a desnivel ubicados en los Km. 61+050 carretera Chalco (Ent. Yecapixtla	MORELOS
114	Construcción de entronque a desnivel ubicados en la carreta Chalco - Cuautla (Ent. Atlatlahucan)	MORELOS
115	Las Varas - San Blas	NAYARIT
116	Modernización de Av. Gonzalitos en el cruce con la Av. Pablo González Garza (Fleteros)	NUEVO LEÓN
117	Construcción del distribuidor vial Av. Lázaro Cárdenas - Av. Eugenio Garza Sada	NUEVO LEÓN
118	Viaducto de conexión Av. Lázaro Cárdenas - Av. Gómez Morín - Av. Morones Prieto para la comunicación de la carretera nacional con la carretera a Saltillo	NUEVO LEÓN
119	Nodo Vial Sendero y Laredo Distribuidor Sendero- Barragán	NUEVO LEÓN
120	Movilidad sustentable Centro de Monterrey - Valle Oriente San Pedro	NUEVO LEÓN
121	Acayucan - Ent. La Ventosa	OAXACA
122	Oaxaca-Puerto Escondido-Huatulco	OAXACA
123	Puebla-Atlixco,Tr: Periférico Ecológico-Atlixco	PUEBLA
124	Construcción de PSV en el Km 26+500 en la carretera Puebla-Atlixco, en la Entrada al municipio de Atlixco	PUEBLA
125	Construcción PSV "Km 4+710", de la Carretera Tepeaca - Zacatepec, Tramo Tepeaca - Autopista Puebla-Córdoba	PUEBLA
126	Ampliación de la carretera Federal 69 Jalpan- Río Verde; Tramo Jalpan de Serra - El Trapiche del km 0+000 al km 15+000	QUERÉTARO
127	Ampliación de la Carretera Federal MEX 120, San Juan del Río - Xilitla; Tramo Jalpan de Serra - Landa de Matamoros. Del km 180+000 al km 208+000	QUERÉTARO





No.	Proyecto	Estado
128	Modernización de Entronque Atlacomulco de la carretera Mex 55"	QUERÉTARO
129	Modernización de Entronque Pachuca - Autopista Palmillas - Querétaro	QUERÉTARO
130	Ampliación de Autopista México - Querétaro, Tramo Palmillas - Querétaro, Subtramo del km 159+00 al km 16+520 Vialidades de acceso "Calles Laterales"	QUERÉTARO
131	Libramiento Tequisquiapan	QUERÉTARO
132	Libramiento Jalpan	QUERÉTARO
133	Ampliación de Carretera Federal 120 San Juan del Río - Xilitla; Tramo El Palmar al Entronque Higuerrillas.	QUERÉTARO
134	Modernización del Entronque de la Carretera Mex 120 y Carretera Mex 57	QUERÉTARO
135	Modernización del Entronque Chichimequillas Mex Querétaro 57 y Carretera Estatal 500.	QUERÉTARO
136	Ampliación y modernización de carretera estatal 200 Querétaro - Tequisquiapan; Tramo Galeras - Tequisquiapan.	QUERÉTARO
137	Ampliación de carretera federal 45 Querétaro - Celaya.	QUERÉTARO
138	Construcción de Entronque La Purísima km 34+000 en Carretera Federal 57 Querétaro - San Luis Potosí.	QUERÉTARO
139	Ampliación de la Carretera Federal 120 Tramo; San Gil - Amealco	QUERÉTARO
140	Construcción del PSV Corregidora Km. 20+000 de la Carretera Mex 020	QUERÉTARO
141	5 Distribuidores Viales en la Av. López Portillo	QUINTAN ROO
142	Chetumal - Lázaro Cárdenas. Tr. Entronque a desnivel Lázaro Cárdenas	QUINTAN ROO
143	Ampliación y modernización de la carretera actual de 7.0 a 12.00 de la vía Mérida – Puerto Juárez (Cancún) de la Carretera Federal 180, Tramo Del Km. 230+400 Al Km. 302+000	QUINTAN ROO
144	Paso Superior Vehicular Arco Norte I Km. 287+600 Carretera Reforma Agraria - Puerto Juárez	QUINTAN ROO
145	Paso Superior Vehicular Mundo Hábitat Km. 292+870 Carretera Reforma Agraria - Puerto Juárez	QUINTAN ROO
146	Valladolid - Felipe Carrillo Puerto, tramo Lim. Edos. Yuc/Qroo - Felipe Carrillo Puerto, del km. 46+000 al km. 147+000	QUINTAN ROO
147	Muna - Felipe Carrillo Puerto, tramo Polyuc - Felipe Carrillo Puerto, tramo: km. 161+000 al km. 217+000	QUINTAN ROO
148	Carretera Federal Escárcega – Chetumal, tramo entronque Escarcega-Ucum, tramo: km. 246+000 al km. 253+000	QUINTAN ROO
149	Entronque Aeropuerto Cancún	QUINTAN ROO
150	Reforma Agraria - Puerto Juárez, tramo Bacalar - Tulúm, subtramo del km 20+000 al km 227+000	QUINTAN ROO
151	Ciudad Valles - Tampico Tramo: Ent. Lib. Tamuín - Ent. Panuco.	SAN LUIS POTOSÍ
152	Boulevard San Luis -Carr. 57 (San Luis Potosí - Querétaro	SAN LUIS POTOSÍ
153	Modernización de la carretera Federal Mex-085 Portezuelo- Cd. Valles	SAN LUIS POTOSÍ
154	Modernización de la Carr. Fed. Mex-62 Carbonera-T.C. (Ent. Morelos-Saltillo), Tramo; 0+000 al 30+000	SAN LUIS POTOSÍ





No.	Proyecto	Estado
155	PSV. Enrique Estrada	SAN LUIS POTOSÍ
156	Libramiento de Escuinapa	SINALOA
157	Circuito Exterior de Culiacán Tramo: Ent. Autopista Benito Juárez - Ent. Carr. Fed. MEX-015	SINALOA
158	PSV Entronque Estación Naranja	SINALOA
159	PSV Entronque San José de la Brecha	SINALOA
160	PIV Entronque Compuertas	SINALOA
161	PSV Entronque Palos Blancos	SINALOA
162	PSV Entronque El Burrion	SINALOA
163	Modernización de la carretera Culiacán-Los Mochis, tramo Pericos-Guamúchil del Km. 44+000 al 100+500	SINALOA
164	Entronque Libramiento de Mazatlán-El Quelite	SINALOA
165	PSV Entronque El Diez	SINALOA
166	PSV Entronque El Quemadito	SINALOA
167	Modernización de la carretera Culiacán-Los Mochis, tramo Guamúchil-Las Brisas del Km. 107+600 al 120+000	SINALOA
168	Modernización de la carretera Mazatlán-Culiacán del km. 174+490 al 180+000 y construcción de cuerpo derecho y camellón central del km. 180+000 al 192+380	SINALOA
169	PSV Entronque Villa Juárez	SINALOA
170	Modernización y ampliación carretera MEX 002, Tramo Cananea - Agua Prieta	SONORA
171	Carretera MEX-002 Ímuris-Agua Prieta, Tramo: Ímuris- Cananea	SONORA
172	Modernización de la Carretera Federal MEX 002 Janos - Agua Prieta, del km 78+000 al km 160+000	SONORA
173	Libramiento Oriente Nogales	SONORA
174	Construcción y Ampliación de la Carretera Estación Chontalpa-Entronque Autopista Las Choapas - Ocozocoautla	TABASCO
175	Coatzacoalcos-Villahermosa, Tr: Entr. Reforma- Villahermosa	TABASCO
176	VILLAHERMOSA - TEAPA, Tr. Villahermosa-Teapa Distribuidor Guayabal km 2+500	TABASCO
177	Cárdenas - Huimanguillo; carretera: Malpaso-El Bellote	TABASCO
178	Estación Chontalpa - Huimanguillo, Tr. Carretera Malpaso - El Bellote	TABASCO
179	Entronque Ciudad Esmeralda (Primera Etapa)	TABASCO
180	Modernización y Ampliación de la carretera Villahermosa - Teapa del km 21+000 al km 61+550	TABASCO
181	Libramiento Estación Chontalpa	TABASCO
182	Libramiento Cárdenas	TABASCO
183	Macultepec - Frontera	TABASCO
184	Libramiento Arco Sur	TABASCO
185	Libramiento Paraíso	TABASCO





No.	Proyecto	Estado
186	Cd. Victoria - Lím. Edos. N.L.	TAMAULIPAS
187	Libramiento Mex II	TAMAULIPAS
188	Manuel-Aldama-Soto La Marina-Rayones	TAMAULIPAS
189	Los Reyes - Zacatepec, tramo: Cuapiaxtla - Zacatepec	TLAXCALA
190	Modernización de la Carretera: San Martín Texmelucan - Ocotoxco, tramo: El Molinito - Ocotoxco, del km 31+300 al km 35+000 y del km 111+800 al 115+000 del tramo carretero: Los Reyes, Mex. - Zacatepec, Pue.	TLAXCALA
191	Los Reyes - Zacatepec, Tramo: Calpulalpan - Sanctorum	TLAXCALA
192	Construcción del Distribuidor Vial: San Pablo del Monte, ubicado en el km 3+000	TLAXCALA
193	Construcción del Libramiento Calpulalpan, del km 0+000 al km 230+000 km más 4 Entronques	TLAXCALA
194	Construcción de PSV La Magdalena Tlaltelulco	TLAXCALA
195	Construcción de PSV Tenancingo, ubicado sobre la carretera: Puebla - Santa Ana Chiautempan - El Molinito, km 8+720	TLAXCALA
196	Construcción de PSV Panzacola, ubicado sobre la carretera: Puebla - Santa Ana Chiautempan - El Molinito, km 13+160.	TLAXCALA
197	Construcción de PIV "El Carmen Xalpatlahuaya", km 16+000, y Paso Ganadero km 16+400	TLAXCALA
198	Construcción de los Entronques "Boulevard Gasoducto" km 9+000 y "Tepehitec - Cuahtelulpan".	TLAXCALA
199	Construcción de Entronque a desnivel Mena y cruce F.F.C.C. con dos estructuras km 9+700,	TLAXCALA
200	Construcción de Puente Inferior Peatonal con rampas "San Diego Xalpatlahuaya", km 17+580.	TLAXCALA
201	Construcción de Entronque a desnivel "Parque Industrial CIX II"	TLAXCALA
202	Modernización de la carretera: Apizaco - Tlaxco para alojar una sección a 4 carriles, con longitud de 17 km.	TLAXCALA
203	Distribuidor: Calpulalpan - Apan y Modernización a cuatro carriles en 4.7 km, hasta entroncar con la autopista Arco Norte.	TLAXCALA
204	Construcción de Entronque la Trinidad Tenexyecac, sobre la autopista Tlaxcala - San Martín Texmelucan	TLAXCALA
205	Libramiento Metropolitano	TLAXCALA
206	Acceso al Puerto de Veracruz	VERACRUZ
207	Modernización de la carretera federal MEX 180. Tramos San Andrés Tuxtla Catemaco y Cosoleacaque Jáltipan Acayucan. Primera Etapa	VERACRUZ
208	Entronque Allende-Entronque Nuevo Teapa	VERACRUZ
209	Ozuluama-Tampico	VERACRUZ
210	Cd. Valles-Tampico, Tramo: Ent. Lib. Tamuín-Ent. Pánuco.	VERACRUZ
211	Veracruz - Poza Rica Tramo: La Mancha - Laguna Verde	VERACRUZ
212	Carretera Federal La Tinaja - Sayula, Tramo: La Tinaja- Tuxtepec	VERACRUZ



No.	Proyecto	Estado
213	Modernización de la carretera Valladolid Rio Lagartos, Tr: Tizimín Río Lagartos	YUCATÁN
214	Mérida - Celestún Tramo: Mérida - Tetíz	YUCATÁN
215	Mérida - Celestún Tramo: Kinchil - Celestún	YUCATÁN
216	Ramal Tetiz - Sisal Incluyendo Libramiento Hunucmá	YUCATÁN
217	Rehabilitación Del Pavimento Del Periférico De Mérida.	YUCATÁN
218	DISTRIBUIDOR VIAL AVENIDA 70 Km 2+000 MERIDA - CELESTUM	YUCATÁN
219	Entronque A Desnivel Conkal Km 4+000 Mérida Tizimin	YUCATÁN
220	Distribuidor Vial Chenkú Km 27+500 Periférico De Mérida	YUCATÁN
221	Distribuidor Vial Cholul - Sitpach Km 2+500 Mérida - Tizimin	YUCATÁN
222	Entronque A Desnivel Chemax, Valladolid - Puerto Juárez	YUCATÁN
223	Valladolid - Felipe Carrillo Puerto	YUCATÁN
224	Motul - Telchac Puerto	YUCATÁN
225	Uxmal - E.C. Chencollí - Umán	YUCATÁN
226	Kantunil - Chichen Itzá	YUCATÁN
227	Periférico Bicentenario, (Libramiento de Guadalupe- Zacatecas)	ZACATECAS
228	Modernización de la Carretera Jalpa-Límite de Estados Zac/Ags.	ZACATECAS
229	Entronque Colinas del Padre I	ZACATECAS
230	Modernización de la carretera Fresnillo-Jerez	ZACATECAS
231	Fresnillo-Valparaiso	ZACATECAS
232	Tlaltenango - Momax	ZACATECAS
233	Las Palmas-Límite de Estados Zacatecas/Durango	ZACATECAS
234	Modernización de la Carretera Federal Mex 045 Aguascalientes -Zacatecas Tramo: Cosio - Ojocaliente	ZACATECAS

No.	Proyecto	Estado
1	Centinela-La Rumorosa	BAJA CALIFORNIA
2	Libramiento de Cd. Juárez	CHIHUAHUA
3	Tuxtla Gutiérrez-San Cristóbal de las Casas	CHIAPAS
4	Libramiento de Ixmiquilpan	ESTADO DE MÉXICO
5	Libramiento de Lagos de Moreno	JALISCO
6	México-Pachuca (tramo: Revolución-Tizayuca)	HIDALGO
7	Entr. Aut México-Pachuca Libre	HIDALGO
8	Ecuandureo-La Piedad	MICHOACÁN
9	Zitácuaro-Maravatio	MICHOACÁN
10	Ventura-El Peyote	SAN LUIS POTOSÍ

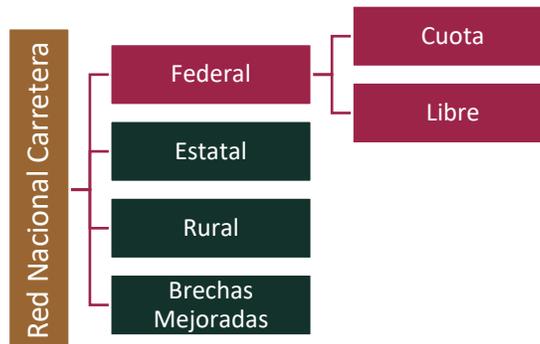
No.	Proyecto	Estado
11	Imuris-Entr. Aribabi	SONORA
12	San Fernando-Entr. Ruta 2	
13	Cuauhtémoc-Osiris	AGUASCALIENTES
14	San Jerónimo-Sta Teresa	CHIHUAHUA
15	La Piedad-La Barca	MICHOACÁN
16	Sonoyta-Pto Peñasco	SONORA
17	Tepic-Compostela	NAYARIT
18	Real del Monte- Entr. Huasca	HIDALGO
19	Las Varas-Pto Vallarta	JALISCO
20	Coatzacoalcos-Salinas Cruz	OAXACA
21	Libramiento de Ensenada	BAJA CALIFORNIA

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

En el caso del área de enfoque objetivo, tomando en cuenta que es el área que el programa pretende atender en un periodo dado de tiempo, pudiendo corresponder a la totalidad del área potencial o una parte de ella. El Pp K048 atenderá a los proyectos de infraestructura carretera federal en México.

<b>ÁREA DE ENFOQUE OBJETIVO</b>	<b>Proyectos de infraestructura carretera federal en México</b>
---------------------------------	---

Como se observó anteriormente, la Red Nacional de Carreteras se divide en:



Definiendo a las Carreteras Federales de Cuota como: aquellas autopistas y carreteras concesionadas en donde el usuario tiene que pagar el derecho de peaje para poder transitar en ellas. Mientras que las Carreteras Libres de Peaje, son las vías de comunicación en donde no se paga ninguna tarifa por transitar en ella, y está a disposición de cualquier usuario, nadie puede negar el tránsito por la carretera o cobrar a cambio de su uso.

Para fines del programa, y aplicando criterios de selección de acuerdo a la jurisdicción de las carreteras federales, que es propiamente del Gobierno Federal, así como delimitando que a las Unidades Responsables solo les corresponde atender lo referente a la Liberación de Derecho de Vía de las Carreteras Federales de Cuota, para el caso de la Dirección General de Desarrollo Carretero y las Carreteras Libres de Peaje a la Dirección General de Carreteras, solo serán atendidos los Proyectos de Infraestructura Carretera federal en México, destinados a la modernización o a la construcción.

Actualmente se encuentran 66 proyectos de inversión vigentes relacionados con el programa presupuestario K048 "Servicios Relacionados para la Liberación del Derecho de Vía", los cuales están publicados en la Plataforma de Transparencia Presupuestaria en donde se especifican datos sobre la etapa de operación, su calendario fiscal, metas, responsable y ejecutor del proyecto, las fuentes de financiamiento y los expedientes en ejecución, así como su asignación al PEF 2021 y su presupuesto aprobado, modificado y ejercido.

No.	Clave	Proyectos de Inversión	Estado
1	03096500017	Acceso al API Coatzacoalcos.	VERACRUZ
2	05096320001	Acapulco-Huatulco Tramo: El Cayaco-San Marcos	GUERRERO
3	05096350006	Carretera Federal MEX 055 Toluca - Palmillas Tramo: Km 62+000 al 132+000	ESTADO DE MÉXICO/ QUERETARO
4	05096400027	Acayucan - Ent. La Ventosa	OAXACA/ VERACRUZ
5	06096470004	Cárdenas - Huimanguillo; carretera: Malpaso - El Bellote	TABASCO
6	06096470005	Construcción y Ampliación de la Carretera Estación Chontalpa - Entronque Autopista Las Choapas - Ocozocoautla	TABASCO
7	07096220005	Libramiento de Ensenada	BAJA CALIFORNIA
8	08096320020	Acapulco-Zihuatanejo	GUERRERO
9	08096400015	Oaxaca-Puerto Escondido-Huatulco	OAXACA
10	08096480004	Eje Carretero San Luis Potosí-Pto. Industrial de Altamira, Tramo: Tula-Ocampo-Cd. Mante	TAMAULIPAS
11	08096220002	Ensenada - Lázaro Cárdenas, Tramo: Maneadero - Punta Colnett	BAJA CALIFORNIA
12	08096330030	Portezuelo Palmillas	HIDALGO
13	08096280008	Nuevo Casas Grandes - Puerto Palomas	CHIHUAHUA



14	09096280009	Libramiento Sur de Ciudad Cuauhtémoc	CHIHUAHUA
15	12096260006	Pez Vela - Jalipa	COLIMA
16	11096460001	Modernización y ampliación carretera MEX 002, Tramo Cananea - Agua Prieta	SONORA
17	10096440014	Cd. Valles-Tampico, Tramo: Ent. Lib. Tamuín-Ent. Pánuco	SAN LUIS POTOSÍ
18	11096340001	Carretera 15 Jiquilpan - Guadalajara, Tramo: Tizapán El Alto - Jocotepec	JALISCO
19	11096220002	San Felipe-Puertecitos (Tr: Poblado Ejido Delicias Campo los Olivos).	BAJA CALIFORNIA
20	11096240003	Libramiento de Atasta	CAMPECHE
21	11096300004	Carretera Durango-Gómez Palacio Tramo: Cuencamé-Gómez Palacio del Km. 218+000 al Km. 233+000	DURANGO
22	11096460006	Libramiento Oriente Nogales	SONORA
23	11096480005	Cd. Victoria - Lím. Edos. N.L.	TAMAULIPAS
24	11096520003	Fresnillo-Valparaíso	ZACATECAS
25	11096300003	Carretera Durango-Hidalgo del Parral, Durango-Lím. Edos. Tramo: Guadalupe Aguilera-Ent. San Juan del Río del Km. 55+250 al Km. 105+871	DURANGO
26	11096340005	El Tuito-Melaque	JALISCO
27	11096330002	Atotonilco-Zacuaitpán. Tramo: Atotonilco-Cerro Colorado.	HIDALGO
28	11096420007	El Colorado - Higuierillas Tramo: Bernal - Higuierillas	QUERETARO
29	11096460013	Modernización de la Carretera Federal MEX 002 Janos - Agua Prieta, del km 78+000 al km 160+000	SONORA
30	11096500018	Ozuluama-Tampico	VERACRUZ
31	12096410023	Puebla-Atlixco, Tr: Periférico Ecológico-Atlixco	PUEBLA
32	12096470009	Villahermosa - Teapa, Tr. Villahermosa-Teapa Distribuidor Guayabal km 2+500	TABASCO
33	12096230005	Ampliación Puerto Escondido-Loreto	BAJA CALIFORNIA SUR
34	12096230006	Ampliación La Paz-Pichilingue Tramo: Del km 9+000 al 17+000	BAJA CALIFORNIA SUR
35	12092100007	Libramiento de Escuinapa	SINALOA
36	12096300011	Durango-Parral, tramo: T. San Juan del Río-Matamoros	DURANGO
37	12096230004	La Paz - Ciudad Insurgentes, Tramo: km. 15+000 al Km. 209+000	BAJA CALIFORNIA
38	12096330030	Construcción de la Carretera Real del Monte - Ent. Huasca	HIDALGO
39	13096250007	Ampliación de la carretera Zacatecas-Salttillo del Km. 333+000 al Km. 343+400	COAHUILA
40	13096510002	Ampliación de la Carretera Mérida - Chetumal. Primera Etapa.	YUCATÁN
41	13096500015	Modernización de la carretera federal MEX 180.Tramos San Andrés Tuxtla Catemaco y Cosoleacaque Jáltipan Acayucan. Primera Etapa	VERACRUZ





42	13096520013	Modernización de la carretera Fresnillo-Jerez.	ZACATECAS
43	17096450002	PSV Entronque Ruiz Cortines, México - Nogales.	SINALOA
44	17096240001	Libramiento de Champotón	CAMPECHE
45	18092140001	Vialidad de acceso al Puente Internacional BM	TAMAULIPAS
46	16096510001	Distribuidor Vial Salida a Progreso	YUCATÁN
47	17096390005	Libramiento Apodaca-Pesquería-Cadereyta	NUEVO LEÓN
48	19096500001	Modernización del Tramo Entronque Cabeza Olmeca Paso a Desnivel Tamaca	VERACRUZ
49	17096390001	Adecuación vial en el acceso a la Carretera a Pesquería en su entronque con la Carretera Monterrey-Cd. Mier.	NUEVO LEÓN
50	16096310011	Modernización de Acamabaro - Salvatierra	GUANAJUATO
51	17096240003	Acceso al Puerto Seybaplaya	CAMPECHE
52	19096220001	Modernización de la carretera federal MEX-001 Ensenada - Lázaro Cárdenas, tramo: Punta Colonet - Lázaro Cárdenas	BAJA CALIFORNIA
53	18096440004	Distribuidor Vial Benito Juárez, San Luis Potosí	SAN LUIS POTOSÍ
54	18096380001	Ramal a Cruz de Huanacaxtle.	NAYARIT
55	17096440002	Modernización de la carretera federal Mex- 085 Portezuelo- Cd. Valles	SAN LUIS POTOSÍ
56	18096470001	Entronque Ciudad Esmeralda (Primera etapa)	TABASCO
57	18096440001	PSV Enrique Estrada	SAN LUIS POTOSÍ
58	18096350001	Modernización del tramo: Dos Ríos-E.C. Autopista La Venta-Chamapa	ESTADO DE MÉXICO
59	18096220001	Puentes Vehiculares del Cruce Fronterizo Mexicali-Río Nuevo	BAJA CALIFORNIA
60	20096310004	PSV sobre la carretera federal 90 Irapuato - La Piedad libre, en la comunidad de La Soledad	GUANAJUATO
61	19096330001	Entronque Autopista Arco Norte - Cd. Sahagún	ESTADO DE MÉXICO HIDALGO
62	18096360006	Libramiento de Maravatío	MICHOACAN
63	19092100007	Libramiento Ajacuba - Tetepango - Tlaxcoapan	HIDALGO
64	19096520001	Modernización de la Carretera Federal MEX-045 Aguascalientes-Zacatecas, Tramos: Luis Moya-Ojocaliente	ZACATECAS
65	20096210001	Modernización y ampliación de la carretera Ojuelos-Aguascalientes Tramo del Km 57+200 al Km 71+400	AGUASCALIENTES
66	20096330001	Pachuca - Huejutla, tramo: Cerro Colorado - Zacualtipán	HIDALGO

Fuente: Elaboración propia con datos obtenidos de Transparencia Presupuestaria. Disponible en <https://nptp.hacienda.gob.mx/programas/jsp/programas/fichaPrograma.jsp?id=09K048>



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

La cuantificación del área de enfoque potencial y objetivo se realiza en función de los Km que se necesitan liberar en cada proyecto de infraestructura carretera, una vez establecido el levantamiento topográfico del área afectada.

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

Anualmente la Dirección de Carreteras y la Dirección General de Desarrollo Carretero integran el Programa de Liberación del Derecho de Vía, presentando el análisis de costo-eficiencia con la evaluación socioeconómica que permite asegurar el uso eficiente de los recursos.

La Dirección General de Carreteras integra el Programa de Liberación del Derecho de Vía de Carreteras Federales, el cual plantea como objetivo el contar con los recursos necesarios en tiempo y forma para cubrir los pagos de la liberación del derecho de vía en 31 Centros SCT que permita: Continuar y/o iniciar con la construcción y/o modernización de las obras programadas en el ejercicio y realizar pagos de adeudos de obras terminadas, el Programa se encuentra disponible en: [https://www.secciones.hacienda.gob.mx/work/models/sci/cartera\\_publica/#/consulta/documentos](https://www.secciones.hacienda.gob.mx/work/models/sci/cartera_publica/#/consulta/documentos)

Así mismo, la Dirección de Desarrollo Carretero integra el Programa de Liberación del Derecho de Vía para Autopistas a Realizarse Mediante Concesión o Asociación Público-Privada, definiendo como como objetivo del programa el llevar a cabo las acciones de liberación del derecho de vía que permitan la adquisición de los terrenos de propiedad particular o expropiación ejidal o comunal, para la construcción y/o modernización de autopistas a realizarse mediante esquemas de Concesiones o Asociaciones Público-Privadas (APP) durante el año, el Programa se encuentra disponible en: [https://www.secciones.hacienda.gob.mx/work/models/sci/cartera\\_publica/#/consulta/documentos](https://www.secciones.hacienda.gob.mx/work/models/sci/cartera_publica/#/consulta/documentos).

## 5. ANÁLISIS DE ALTERNATIVAS

El planteamiento del escenario al que se podría llegar en caso de atender la necesidad identificada para el programa, deriva de la definición de los medios en el árbol de objetivos, donde se identifica la existencia de cuatro alternativas de solución.

En México la Red Federal de Carreteras es el medio por el cual se conecta la mayor parte de la economía, turismo y sociedad en general; es por ello que su óptimo funcionamiento, mejoras y crecimiento desempeña un papel de gran relevancia para generar



productividad, impulsar la logística y conectar ciudades con la actividad cultural, social y económica en México.

En este sentido, y tal como se ha planteado por medio de este documento el contar con el derecho de vía para modernizar o construir una carretera es un elemento fundamental para lograr el crecimiento de la infraestructura que permita el desarrollo del país en sus diversos ámbitos; sin embargo, existen una serie de causas que obstaculizan que los proyectos carreteros cuenten con los estudios, así como la franja de terreno que requieren para su construcción.

Al plantear un escenario futuro, causas como las definición del diseño y dimensiones de los proyectos carreteros poco precisas por parte del proyectista, la poca disposición del espacio físico para la ejecución de los proyectos carreteros, el incumplimiento de la normatividad referente al deterioro ambiental y social, así como, los avalúos poco precisos para la adquisición de predios pasan a ser los medios que pueden resolver la necesidad identificada como “Los proyectos de infraestructura carretera federal en México requieren contar con derecho de vía para su ejecución”; mismas que mediante un proceso de análisis permite identificar aquella alternativa que cuenta con factibilidad de implementación, representando una estrategia óptima para el programa.

A través de la definición de medios se pudo establecer la identificación de tres alternativas viables de implementación que contribuyen en la obtención del derecho de vía requerido por los proyectos de carreteras en México.

Alternativa 1 Definición del diseño y dimensiones de proyectos carreteros precisa por parte del proyectista: Consiste en contar con información suficiente de la situación en que se encuentran los predios, en suma, con la implementación de técnicas de dimensión de la cantidad de predios afectados por tramo que permita contar con una adecuada dimensión de la cantidad afectada por tramo.

Alternativa 2 Disposición del espacio físico para la ejecución de los proyectos carretero: radica en contar con la superficie del derecho de vía liberada a favor del Estado, apoyado de una asesoría técnica y legal, permitirá que la ejecución de los proyectos carreteros se realice de manera eficaz y en tiempos menos prolongados.

Alternativa 3 Cumplimiento de la normatividad referente al deterioro ambiental y social: refiere en considerar los estudios de factibilidad técnica, rentabilidad socioeconomica y los estudios de impacto ambiental con el fin de asegurar que la ejecución de los proyectos no genere mayor afectaciones sociales o ambientales, a las que se buscan resolver con los proyectos de construcción y modernización de carreteras federales.

Alternativa 4 Avalúos precisos para la adquisición de predios: una de los principales medios por los que se atienden los retrasos o cambios de ruta en los proyectos de carreteras son el conocimiento de los procesos para la liberación del derecho de vía, que, en suma con los recursos suficientes para adquirir los predios, así como los Bienes Distintos a la Tierra permiten sobrellevar los efectos de la generación de plusvalía por

parte de los predios, sin embargo, esta alternativa no se evalúa en función de que queda fuera de la operación de la dependencia, pues es de resaltar que la dependencia que emite dichos avalúos es (INDAABIN) externa a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Con el propósito de verificar la viabilidad de llevar a cabo estas alternativas identificadas se presenta una matriz de alternativas que analice y verifique aquella alternativa que represente una solución adecuada a la necesidad de la problemática identificada:

Matriz de Alternativas			
Criterios de Valoración	Alternativa 1	Alternativa 2	Alternativa 3
	Definición del diseño y dimensiones de proyectos carreteros precisa por parte del proyectista.	Disposición del espacio físico para la ejecución de los proyectos carreteros.	Cumplimiento de la normatividad referente al deterioro ambiental y social.
Menor costo de implementación.	1	3	3
Mayor financiamiento disponible.	2	2	2
Menor tiempo para obtener resultados.	2	3	3
Mayor aceptación de la alternativa por parte de la población afectada.	2	3	1
Mayor viabilidad técnica.	2	2	2
Mayor capacitación institucional.	1	2	2
Mayor impacto institucional.	2	3	1
Total	<b>12</b>	<b>18</b>	<b>14</b>

Escala: 1=peor; 2=intermedio; 3=mejor.

Fuente: Elaboración Propia

Como se puede observar por medio del análisis se identificó que la alternativa que cuenta con mayor factibilidad al ser en la que se espera una mayor aceptación de la población, con mayor impacto institucional a menor costo de implementación es la alternativa No. 2 Disposición del espacio físico para la ejecución de los proyectos carreteros; ya que la

definición de las características es responsabilidad del proyectista, mientras la precisión en los avalúos es un factor fuera de la competencia de la SCT.

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

### 6.1 Modalidad del Programa

El Pp K048 se encuentra identificado de acuerdo a la modalidad **K “Proyectos de inversión”**, los cuales refieren a proyectos relacionados con inversión pública que requieren registro en la Cartera de Inversión de la SHCP; toda vez que de acuerdo con su modalidad y acciones el programa realiza actividades que permiten incrementar la infraestructura económica y social del país a través de la formulación de un programa de inversión para la Liberación del Derecho de Vía, que permita a los proyectos de infraestructura carretera en la Red Federal ser ejecutados.

<b>K</b>	Proyectos de Inversión	Proyectos de inversión sujetos a registro en la Cartera que integra y administra la Unidad de Inversiones de la Subsecretaría de Egresos.
----------	------------------------	---

El Pp K048 es considerado un Proyecto de Inversión de Infraestructura Económica que, de acuerdo a los Lineamientos para la elaboración y presentación de los análisis costo beneficio de los programas y proyectos de inversión<sup>11</sup>, en este tipo de proyectos se considera la construcción, adquisición y/o ampliación de activos fijos para la producción de bienes y servicios en los sectores de agua, comunicaciones y transportes, electricidad, hidrocarburos y turismo.

De acuerdo con su modalidad y vinculación establecida en el Manual de Programación y Presupuesto 2021, el programa opera a través de la formulación de un programa de inversión anual, que contemple aquellos gastos de capital que en concordancia con su modalidad permitan llevar a cabo las acciones en materia de estudios, pago de derechos y obligaciones, pago indemnizaciones, predios o bienes distintos a la tierra que además de aumentar los activos del estado permitan contar con la franja de terreno adecuada y conforme a normatividad para la construcción de carreteras.

<sup>11</sup> Lineamientos para la elaboración y presentación de los análisis costo y beneficio de los programas y proyectos de Inversión. D.O.F. 30/12/2013. Disponibles en: [https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/21174/Lineamientos\\_costo\\_beneficio.pdf](https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/21174/Lineamientos_costo_beneficio.pdf)



## 6.2 Diseño del Programa

El Pp K048 ha sido diseñado como parte de las acciones que el Estado ha emprendido para revertir la situación identificada, en donde la necesidad es que **Los proyectos de infraestructura carretera federal en México requieren contar con derecho de vía para su ejecución**, esto a través de la adquisición del derecho de vía que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes establezca para llevar a cabo los proyectos de construcción o modernización de carreteras federales.

Las Unidades Responsables, a las cuales se les asignara recursos del Presupuesto de Egresos de la Federación y que serán las encargadas del ejercicio de los recursos humanos, materiales y financieros para contribuir al cumplimiento de los objetivos que el Pp K048 ha definido, conforme a lo previsto en los artículos 24 de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria; 23, fracción IV y 64 fracción I del Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, son la Dirección General de Carreteras y la Dirección General de Desarrollo Carretero.

Ciclo	Ramo	Clave de Unidad	Descripción
2021	9	210	Dirección General de Carreteras
2021	9	214	Dirección General de Desarrollo Carretero

De acuerdo al Reglamento Interior de Carreteras, ambas unidades tienen las facultades para llevar a cabo la liberación de Derecho de Vía, acotándose que la Dirección General de Carreteras lo realiza para los proyectos de carreteras federales libres de peaje y la Dirección General de Desarrollo Carretero para los proyectos de carreteras federales de cuota, dadas las facultades en e

### Artículo 17.- Corresponde a la Dirección General de Carreteras:

- I. Participar en la planeación, coordinación y evaluación de los programas carreteros para la construcción y modernización de la red federal de carreteras, así como para la construcción, modernización, reconstrucción y conservación de los caminos rurales y alimentadores.
- V. Coordinar las acciones de carácter técnico tendentes a la liberación del derecho de vía en carreteras y puentes federales, con la participación de los Centros SCT y, en su caso, de las autoridades competentes de las entidades federativas; y, con la Dirección General de Autotransporte Federal, en aquellos casos que se refieran al uso del derecho de vía para la instalación de servicios relacionados con el autotransporte federal como paradores, centros fijos de verificación de peso y dimensiones y los demás servicios previstos en los ordenamientos aplicables.



- VI. Coadyuvar con los Centros SCT y las autoridades competentes de las entidades federativas para que los trámites relativos a la adquisición, ocupación y regularización del derecho de vía se lleven a cabo de acuerdo con las disposiciones aplicables.

**Artículo 20.- Corresponde a la Dirección General de Desarrollo Carretero:**

- I. Coadyuvar en la definición de la política y los programas de infraestructura para el transporte en el marco de su competencia.
- II. Planear el desarrollo estratégico de la red federal de carreteras, incluyendo puentes y cruces internacionales y su interconexión con otros modos de transporte y la coordinación con la planeación regional y estatal.
- IV. Elaborar, de conformidad con las políticas de la Secretaría, los criterios, estrategias y programas de inversión de corto, mediano y largo plazo en materia de construcción, modernización, ampliación y conservación de carreteras de cuota o concesionadas.
- XXI. Coordinar las acciones de carácter técnico tendentes a la liberación del derecho de vía en obras susceptibles de concesión, con la participación de los Centros SCT y, en su caso, de las autoridades competentes en las entidades federativas, y coadyuvar para que los trámites relativos a la adquisición, ocupación y regularización del derecho de vía se lleven a cabo de acuerdo con las disposiciones aplicables.

La operación del programa tiene como finalidad que los terrenos requeridos para realizar las obras correspondientes a carreteras y puentes federales a cargo de la SCT, se pongan en disposición de las unidades ejecutoras y se cumpla con las disposiciones legales aplicables, garantizando la propiedad de los terrenos a favor del gobierno federal, y a los afectados por la ubicación de sus predios, el pago expedito y oportuno a que tienen derecho en términos de ley.

Los procedimientos involucrados para la obtención del Derecho de Vía se encuentran documentados en el Manual de Procedimientos para la Liberación del Derecho de Vía de Carreteras Federales los cuales son:

- Compra venta de terrenos de propiedad particular.
- Expropiación de terrenos de propiedad particular.
- Expropiación de terrenos sujetos a régimen ejidal o comunal.
- Deposito en garantía por la ocupación previa de terrenos ejidales o comunales.
- Pago de bienes distintos a la tierra.





- Cambio de destino de inmuebles a cargo de dependencias federales, sujetos al régimen de dominio público de la federación.
- Adquisición de predios propiedad de organismos públicos descentralizados.
- Pago de movimiento de instalaciones de obras inducidas.

La adquisición de los terrenos a favor de la federación, se llevarán a cabo mediante procedimientos separados, ya que cada régimen de propiedad se rige con una normatividad distinta y con un procedimiento distinto.

Cabe resaltar que dada la complejidad del proceso de la liberación del Derecho de Vía y para lograr la finalidad que este tiene, el Pp K048 también contempla la contratación de empresas especializadas para llevar a cabo dicho proceso.

En este sentido, el Pp K048, está destinado para que la aplicación de sus recursos sea en:

1. Adquisición de tierra;
2. Indemnizaciones de bienes distintos a la tierra;
3. Trabajos técnicos, topográficos y jurídicos;
4. Trabajos de supervisión, asesoría y gestión administrativa y financiera;
5. Derechos de servidumbre de paso;
6. Permisos para la construcción de obra con la Dirección de Obras Públicas Municipales correspondientes;
7. Avalúos;
8. Permisos, estudios, proyectos y supervisión que se deberán cubrir a las siguientes dependencias, organismos y compañías: Comisión Nacional del Agua, Comisión Federal de Electricidad, Ferrocarriles Nacionales de México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, y Petróleos Mexicanos.
9. Honorarios y gastos Notariales;
10. Pago de impuesto del uno al millar por la adquisición de tierra;
11. Realización de los movimientos de instalaciones afectadas;
12. Permisos, estudios técnicos de supervisión y asesoría para el cumplimiento de términos y condicionantes para el cambio de uso de suelo de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales; y
13. Cercado para proteger los derechos de vía liberados.



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

El término de padrón de beneficiarios comúnmente se emplea para los programas de carácter social, en donde se ubica la información de las personas atendidas por los programas sociales de la Administración Pública Federal, sin embargo, para el caso del Pp K048, cuya modalidad que define las características de los recursos en función de su naturaleza y objetivos del programa, pertenece a una modalidad K (Proyectos de Inversión), es decir, no es de carácter social, por lo que el objetivo del programa engloba la adquisición de activos fijos para la producción de bienes del sector de comunicaciones y transportes, no estableciendo un padrón de beneficiarios.

Sin embargo, apeándose a la característica particular que tiene un padrón de beneficiarios, y como parte del control para identificar el destino de los recursos del Pp K048, se cuenta con la Cartera de Inversión que es un sistema electrónico que contiene la información de todos los programas y proyectos de inversión que las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal registraron y que demostraron tener beneficios para la población (rentables socioeconómicamente), el registro en Cartera es un requisito indispensable para incorporar los programas y proyectos en el Proyecto de Presupuesto de Egresos de la Federación y para ejercer los recursos asignados tanto para el proceso constructivo como para la liberación del derecho de vía.

El registro en la Cartera de Programas y Proyectos de Inversión (Cartera) busca que las mejores alternativas de inversión, con mayor beneficio social y que cumplan con la normativa aplicable en materia de inversión, sean las que reciban las asignaciones de recursos, la Cartera de Inversión se encuentra disponible públicamente en la página electrónica de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP), [https://www.secciones.hacienda.gob.mx/work/models/sci/cartera\\_publica/#/busqueda](https://www.secciones.hacienda.gob.mx/work/models/sci/cartera_publica/#/busqueda), entre la información que se encuentra son datos generales como: Clave de Cartera, Ramo, Unidad, Nombre del Proyecto, Monto de Inversión, Costo Total del PPI, Subclasificación del Ramo, Fase/Subfase, Descripción del Proyecto, Tipo de Proyecto, Beneficios, Metas físicas y Cuantificación de Metas Físicas.

### 6.3 Matriz de Indicadores para Resultados

El resultado de la aplicación de la MML, se ve reflejada en la construcción de una Matriz de Indicadores para Resultados (MIR) que defina los objetivos en los diferentes niveles de acuerdo con la situación futura planteada; a continuación, se presenta la integración del Resumen Narrativo de la MIR del Pp K-048 que define los objetivos en los diferentes niveles, convirtiendo las causas en los objetivos que se han considerado para el programa:



ESTRUCTURA ANALÍTICA DEL PROGRAMA PRESUPUESTARIO		MATRIZ DE INDICADORES PARA RESULTADOS	
PROBLEMÁTICA (Árbol de problemas)	SOLUCIÓN (Árbol de objetivos)	NIVEL	RESUMEN NARRATIVO
<b>EFECTOS</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Limitado impulso a la economía a través de infraestructura carretera</li> <li>• Inadecuada dimensión del costo total del proyecto</li> <li>• Retardos en los procesos de construcción</li> <li>• Incremento Acelerado del aforo vehicular en vías terrestres</li> <li>• Bajo dinamismo económico y empresarial</li> <li>• Proyectos carreteros inconclusos</li> <li>• Limitada conectividad vial para el transporte de carga y pasajeros</li> <li>• Cambio constante de trazo</li> <li>• Limitada planeación territorial</li> <li>• Inconformidad de los propietarios por el precio de los predios</li> <li>• Limitado desarrollo de proyectos carreteros</li> </ul>	<b>FINES</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Adecuado impulso a la economía a través de infraestructura carretera</li> <li>• Adecuada dimensión del costo total del proyecto</li> <li>• Cumplimiento en los procesos de construcción</li> <li>• Incremento ordenado del aforo vehicular en vías terrestres</li> <li>• Alto dinamismo económico y empresarial</li> <li>• Proyectos carreteros concluidos</li> <li>• Conectividad vial para el transporte de carga y pasajeros</li> <li>• Identificación precisa del trazo</li> <li>• Adecuada planeación territorial</li> <li>• Conformidad de los propietarios por el precio de los predios</li> <li>• Desarrollo de proyectos carreteros</li> </ul>	FIN	Contribuir a impulsar la productividad general de la economía nacional a través de estrategias que mejoren la infraestructura carretera del país.
<b>PROBLEMA</b> <b>Área de enfoque</b> Proyectos de infraestructura carretera federal en México  <b>Descripción del problema:</b> requieren contar con derecho de vía para su ejecución	<b>OBJETIVO</b> <b>Área de enfoque</b> Proyectos de infraestructura carretera federal en México  <b>Descripción del resultado esperado:</b> cuentan con derecho de vía para su ejecución	PROPÓSITO	Proyectos de infraestructura carretera federal en México cuentan con derecho de vía para su ejecución.
<b>CAUSAS DIRECTAS</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Definición del diseño y dimensiones de proyectos</li> </ul>	<b>MEDIOS DIRECTOS</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Definición del diseño y dimensiones de proyectos</li> </ul>	COMPONENTES	Liberación del derecho de vía realizada.

ESTRUCTURA ANALÍTICA DEL PROGRAMA PRESUPUESTARIO		MATRIZ DE INDICADORES PARA RESULTADOS	
<p>carreteros poco precisa por parte del proyectista</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Poca disposición del espacio físico para la ejecución de proyectos carreteros</li> <li>• Incumplimiento de la normatividad referente al deterioro ambiental y social</li> <li>• Avalúos poco precisos para la adquisición de predios</li> </ul>	<p>carreteros precisa por parte del proyectista</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Disposición del espacio físico para la ejecución de proyectos carreteros</li> <li>• Cumplimiento de la normatividad referente al deterioro ambiental y social</li> <li>• Avalúos precisos para la adquisición de predios</li> </ul>		
<p><b>CAUSAS INDIRECTAS</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Carente dimensión de la cantidad de predios afectados por tramo</li> <li>• Bajo o nulo avance en la obtención de derecho de vía</li> <li>• Falta de análisis y evaluación de los daños ambientales y afectaciones sociales</li> <li>• Incremento constante de la plusvalía de los bienes</li> <li>• Implementación de técnicas obsoletas para la determinación de trazo del proyecto.</li> <li>• Limitada investigación de la situación registral de predios</li> <li>• Tiempos prolongados de negociación para la compra de terrenos</li> <li>• Limitada capacidad operativa para la realización de levantamientos topográficos</li> <li>• Carente asesoría técnica y legal para la regularización de predios</li> <li>• Poca o nula consideración de áreas con impactos ambientales o arqueológicos</li> </ul>	<p><b>MEDIOS INDIRECTOS</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Adecuada dimensión de la cantidad de predios afectados por tramo</li> <li>• Adecuado avance en la obtención de derecho de vía</li> <li>• Análisis y evaluación de los daños ambientales y afectaciones sociales</li> <li>• Incremento bajo de la plusvalía de los bienes</li> <li>• Implementación de técnicas innovadoras para la determinación de trazo del proyecto.</li> <li>• Suficiente investigación de la situación registral de predios</li> <li>• Tiempos reducidos de negociación para la compra de terrenos</li> <li>• Óptima capacidad operativa para la realización de levantamientos topográficos</li> <li>• Suficiente asesoría técnica y legal para la regularización de predios</li> </ul>	<p>ACTIVIDADES</p>	<p>Actividad 1 Formalización de convenios de ocupación previa y/o contratos de promesa de compraventa de la superficie afectada en el trazo de los proyectos.</p> <p>Actividad 2 Contratación de asesoría técnica y legal para la liberación del derecho de vía.</p>

ESTRUCTURA ANALÍTICA DEL PROGRAMA PRESUPUESTARIO		MATRIZ DE INDICADORES PARA RESULTADOS	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Omisión de las afectaciones sociales</li> <li>• Desconocimiento de los procesos para la liberación del derecho de vía</li> <li>• Recursos insuficientes para la adquisición de predios</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Consideración de áreas con impactos ambientales o arqueológicos</li> <li>• Atención de las afectaciones sociales a causa del proyecto</li> <li>• Conocimiento de los procesos para la liberación del derecho de vía</li> <li>• Recursos Suficientes para la adquisición de predio</li> </ul>		

NIVEL DE LA MIR	OBJETIVO	RIESGO	SUPUESTO
FIN	Contribuir a impulsar la productividad general de la economía nacional a través de estrategias que mejoren la infraestructura carretera del país.	Que exista una crisis financiera que ponga en riesgo las finanzas públicas y por ende la ejecución de los proyectos de ampliación y modernización de carreteras federales	Existen finanzas públicas sanas que permitan la ejecución de proyectos de carreteras federales.
PROPÓSITO	Proyectos de infraestructura carretera federal en México cuentan con derecho de vía para su ejecución.	Las empresas contratistas adjudicadas no cumplan en tiempo y forma con los compromisos contractuales y/o no existan las condiciones meteorológicas para la ejecución de los proyectos.	Las empresas contratistas cumplen en tiempo y forma con los compromisos contractuales adquiridos y existen condiciones meteorológicas en la ejecución de los proyectos.

NIVEL DE LA MIR	OBJETIVO	RIESGO	SUPUESTO
COMPONENTE	Liberación del derecho de vía realizada.	Que en la ejecución de los proyectos se encontrarán vestigios arqueológicos y/o se generen conflictos sociales, ambientales y/o financieros que obligen a la cancelación y/o realización de cambios de trazo de los proyectos.	No se encuentran vestigios arqueológicos, ni existen conflictos sociales, ambientales y/o financieros que impulse modificaciones al proyecto.
ACTIVIDAD 1	Formalización de contratos de ocupación previa y/o contratos de promesa de compraventa de la superficie afectada en el trazo de los proyectos.	Que las autoridades del Registro Público de la Propiedad y el Registro Agrario no emitan en tiempo y forma los títulos de propiedad correspondientes.	Autoridades del Registro Público de la Propiedad emiten en tiempo y forma los títulos de propiedad correspondientes a favor del Estado.
Actividad 2	Contratación de asesoría técnica y legal para la liberación del derecho de vía.	Que no se tenga el plano de afectación y el levantamiento topográfico de la superficie requerida.	Se cuenta con el plano de afectación y el levantamiento topográfico de la superficie requerida.

## VERIFICACIÓN DE LA LÓGICA VERTICAL.

<p><b>Fin</b></p> <p>Contribuir a impulsar la productividad general de la economía nacional a través de estrategias que mejoren la infraestructura carretera del país.</p>	+	<p><b>Supuesto</b></p> <p>Existen finanzas públicas sanas que permitan la ejecución de proyectos de carreteras federales.</p>	=	<p>Crecimiento Económico y Bienestar Social.</p>
<p><b>Propósito</b></p> <p>Proyectos de infraestructura carretera federal en México cuentan con derecho de vía para su ejecución.</p>	+	<p>Las empresas contratistas cumplen en tiempo y forma con los compromisos contractuales adquiridos y existen condiciones meteorológicas en la ejecución de los proyectos.</p>	=	<p><b>Fin</b></p> <p>Contribuir a impulsar la productividad general de la economía nacional a través de estrategias que mejoren la infraestructura carretera del país.</p>
<p><b>Componente</b></p> <p>Liberación del derecho de vía realizada.</p>	+	<p><b>Supuesto</b></p> <p>No se encuentran vestigios arqueológicos, ni existen conflictos sociales, ambientales y/o financieros que impulse modificaciones al proyecto.</p>	=	<p><b>Propósito</b></p> <p>Proyectos de infraestructura carretera federal en México cuentan con derecho de vía para su ejecución.</p>
<p><b>Actividad</b></p> <p>- Formalización de convenios de ocupación previa y/o contratos de promesa de compraventa de la superficie afectada</p>	+	<p><b>Supuesto</b></p> <p>- Autoridades del Registro Público de la Propiedad emiten en tiempo y forma los títulos de propiedad correspondientes a favor del Estado.</p>	=	<p><b>Componente</b></p> <p>Liberación del derecho de vía realizada.</p>

<p>en el trazo de los proyectos.</p> <p>- Contratación de asesoría técnica y legal para la liberación del derecho de vía.</p>	<p>- Se cuenta con el plano de afectación y el levantamiento topografico de la superficie requerida.</p>	
---	--	--

## 7. ANÁLISIS DE SIMILITUDES Y COMPLEMENTARIEDADEDES

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes es la encargada de dirigir políticas públicas encaminadas al desarrollo de sistemas de comunicación y transporte, por lo que entre sus funciones se encuentra gestionar diferentes programas dirigidos a esta encomienda, en función de esto se presenta un análisis de similitudes y complementariedades que pudieran existir con los programas vigentes dentro de la SCT y demás programas de la Administración Pública Federal.

Analizando los diferentes programas vigentes dentro de la estructura programática del Presupuesto de Egresos de la Federación 2021 que pudieran guardar similitudes o complementariedades con el programa K-048, se encontraron dentro de la misma SCT, cuatro programas objeto de análisis:

- K-003: Proyectos de Construcción de Carreteras.
- G-008: Derecho de vía.
- E-004: Estudios técnicos para la construcción, conservación y operación de infraestructura de comunicaciones y transportes.
- K-033: Estudios y proyectos para la construcción, ampliación, modernización, conservación y operación de infraestructura de comunicaciones y transportes.

### Pp K003 "PROYECTOS DE CONSTRUCCIÓN DE CARRETERAS"

El Pp K003 "Proyectos de Construcción de Carreteras", tiene como área de enfoque objetivo a la Red Federal de Carreteras Libres De Peaje con Proyecto de Modernización y/o Construcción, en donde se identifica cierta semejanza con el área de enfoque objetivo del Pp K048. Como se mencionó anteriormente una característica de los Proyectos de infraestructura carretera que serán atendidos con el Pp K048, son aquellos proyectos dirigidos a la construcción y/o modernización de carreteras federales. En este sentido se





concluye que los programas guardan complementariedad, sin existir riesgo de similitud, pues los objetivos del programa son diferentes, en donde el Pp K003 tiene como objetivo que la “Red Federal de Carreteras libres de peaje presenta eficiente conectividad vial entre los nodos logísticos y principales ciudades del país.”; el Pp K048 tiene como objetivo “Los proyectos de infraestructura carretera federal en México cuentan con derecho de vía para su ejecución”. De manera adicional, se complementa por el hecho de que, si no hay Derecho de Vía Liberado, los proyectos formulados dentro del Pp K003, no podrán ser ejecutados.

## **Pp G008 “DERECHO DE VÍA”**

Para el caso del Pp G008 “Derecho de Vía” con el Pp K048, se identifica complementariedad entre estos, al atender parte de la misma área de enfoque objetivo.

El área de enfoque objetivo del Pp G008 es: “Proyectos de construcción y/o modernización de carreteras federales libres de peaje en México”, este programa se delimita a atender solo a los proyectos de carreteras federales libres de peaje, no obstante, el Pp G008 atiende a una parte del área de enfoque del Pp K048; diferenciando su atención en el enfoque a la red federal libre de peaje por parte del Pp G008; mientras el Pp K048 considera a la red federal libre de peaje y de cuota; elemento que determina su complementariedad.

A pesar de atender parte de la misma área de enfoque objetivo, no existe similitud o coincidencia entre programas, ya que ambos cuentan con objetivos diferentes y realizan acciones diferenciadas que en consistencia con su modalidad apoyan en la generación de infraestructura carretera; pues mientras que el objetivo del Pp K048 se define como: “Los proyectos de infraestructura carretera federal en México cuentan con derecho de vía para su ejecución”, el Pp G008 se establece como objetivo: “Proyectos de construcción y/o modernización de carreteras federales cumplen con las condiciones legales que brinden certeza jurídica sobre la tenencia de la tierra respecto al derecho de vía”.

La identificación de la complementariedad entre programas se encuentra enmarcada en que ambos programas contribuyen con la Liberación del Derecho de Vía; sin embargo la delimitación de acciones de cada programa se da en la operación de cada programa conforme a su modalidad; pues mientras el Pp G008 opera a través de acciones de supervisión a la liberación del derecho de vía, así como con la regularización de predios a través de resoluciones judiciales atendidas mediante la vía contenciosa; el Pp K048 opera a través de un programa de inversión destinado a llevar a cabo la liberación del derecho de vía a través de la contratación de todo tipo de servicios relacionados con obra pública para la realización de estudios topográficos, realización de trámites de liberación; pago de indemnizaciones contempladas en los procesos de expropiación, pago de predios y bienes distintos a la tierra y demás gasto de capital que permita a la SCT generar los





activos suficientes en materia de derecho de vía que contribuyan con llevar a cabo la construcción y/ o modernización de carreteras.

## **Pp K033 “ESTUDIOS Y PROYECTOS PARA LA CONSTRUCCIÓN, AMPLIACIÓN, MODERNIZACIÓN, CONSERVACIÓN Y OPERACIÓN DE INFRAESTRUCTURA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES”**

---

Dentro de la Matriz de Indicadores para resultados del Pp K033 se especifica como objetivo que “Los usuarios de las autopistas de cuota en operación, cuenten con infraestructura carretera en condiciones aceptable y buenas”, y como parte de las acciones que realiza este programa está la elaboración de evaluaciones económicas y financieras de proyectos carreteros, a efecto de determinar su rentabilidad y la viabilidad de llevarlos a cabo como inversión pública o a través de esquemas de participación público-privada, apoyados en la contratación de los estudios y los proyectos de obras de infraestructura carretera y de aquellas susceptibles a desarrollarse mediante esquemas de coparticipación público-privada, analizando el objetivo no hay similitud entre programas, ni complementariedad al definir áreas de enfoque diferentes.

En lo que pudiera existir como complementariedad, es en el hecho de que en el programa K033 son evaluados aquellos proyectos carreteros para comprobar su rentabilidad y viabilidad para poder ser ejecutados, una vez considerados proyectos susceptibles de ejecutar, será necesaria la intervención del Pp K048 para llevar a cabo la Liberación del Derecho de Vía.

## **Pp E003 “ESTUDIOS TÉCNICOS PARA LA CONSTRUCCIÓN, CONSERVACIÓN Y OPERACIÓN DE INFRAESTRUCTURA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES”**

---

El Pp E003 no guarda ni complementariedad ni similitud en cuanto a las definiciones de propósito y área de enfoque. Al compartir MIR con el Pp K033 el objetivo planteado es: “Que los usuarios de las autopistas de cuota en operación cuenten con infraestructura carretera en condiciones aceptables y buenas”, mientras que el área de enfoque objetivo es “Usuarios de autopistas de cuota en operación”, sin embargo, cabe aclarar que dentro del análisis se identifica una complementariedad basada en que el Pp E003 lleva acabo los estudios técnicos de los proyectos de construcción, que incluye la valorización económica de las variables técnicas del proyecto, que permitan una apreciación exacta o aproximada de los recursos necesarios para el proyecto, su objetivo es demostrar la viabilidad técnica, y al ser demostrada y pasar hacer proyectos susceptibles de atender,





también será necesaria la intervención del Pp K048 en lo referente a la Liberación del Derecho de Vía.

### 8. PRESUPUESTO

El Presupuesto de Egresos de la Federación 2021, contempla la asignación de recursos al ramo 9 por el monto de 55,919.6 millones de pesos, de los cuales 2,735.8 millones de pesos serán destinados para atender las acciones referentes a la liberación de vía.

RAMO	MOD	PP	UR	PE	CC	Total
<b>09 Comunicaciones y Transportes</b>						
<b>K Proyectos de Inversión</b>						
				048 Servicios relacionados para la liberación del derecho de vía		\$2,735,830,015.00
<b>210 Dirección General de Carreteras</b>						<b>\$1,850,000,000.00</b>
				62904 Servicios para la liberación de derechos de vía	20092100004	\$1,850,000,000.00
<b>214 Dirección General de Desarrollo Carretero</b>						<b>\$885,830,015.00</b>
				62904 Servicios para la liberación de derechos de vía	20092140003	\$885,830,015.00
<b>Total general</b>						<b>\$2,735,830,015.00</b>

La fuente de financiamiento del programa K048, es 100% recursos federales.





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

**Ramo: 09 COMUNICACIONES Y TRANSPORTES**

**Modalidad del Programa: K 048**

**Denominación del Programa: SERVICIOS RELACIONADOS PARA LA LIBERACIÓN DEL DERECHO DE VÍA**

**Unidades Responsables:**

Denominación de la UR	Funciones de cada UR respecto al programa propuesto o con cambios sustanciales
<p><b>Dirección General de Carreteras</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Participar en la planeación, coordinación y evaluación de los programas carreteros para la construcción y modernización de la red federal de carreteras, así como para la construcción, modernización, reconstrucción y conservación de los caminos rurales y alimentadores.</li> <li>Coordinar las acciones de carácter técnico tendentes a la liberación del derecho de vía en carreteras y puentes federales, con la participación de los Centros SCT y, en su caso, de las autoridades competentes de las entidades federativas; y, con la Dirección General de Autotransporte Federal, en aquellos casos que se refieran al uso del derecho de vía para la instalación de servicios relacionados con el autotransporte federal como paradores, centros fijos de verificación de peso y dimensiones y los demás servicios previstos en los ordenamientos aplicables.</li> <li>Coadyuvar con los Centros SCT y las autoridades competentes de las entidades federativas para que los trámites relativos a la adquisición, ocupación y regularización del derecho de vía se lleven a cabo de acuerdo con las disposiciones aplicables.</li> </ul>





<p><b>Dirección General de Desarrollo Carretero</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Coadyuvar en la definición de la política y los programas de infraestructura para el transporte en el marco de su competencia.</li> <li>• Planear el desarrollo estratégico de la red federal de carreteras, incluyendo puentes y cruces internacionales y su interconexión con otros modos de transporte y la coordinación con la planeación regional y estatal.</li> <li>• Elaborar, de conformidad con las políticas de la Secretaría, los criterios, estrategias y programas de inversión de corto, mediano y largo plazo en materia de construcción, modernización, ampliación y conservación de carreteras de cuota o concesionadas.</li> <li>• Coordinar las acciones de carácter técnico tendentes a la liberación del derecho de vía en obras susceptibles de concesión, con la participación de los Centros SCT y, en su caso, de las autoridades competentes en las entidades federativas, y coadyuvar para que los trámites relativos a la adquisición, ocupación y regularización del derecho de vía se lleven a cabo de acuerdo con las disposiciones aplicables</li> </ul>
---	--

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

Capítulo	Monto en pesos corrientes
1000 Servicios personales	-
2000 Materiales y suministros	-
3000 Servicios Generales	-
4000 Transferencia, asignaciones, subsidios y otras ayudas	-





<b>5000 Bienes muebles, inmuebles e intangibles</b>	-
<b>6000 Inversión Pública</b>	<b>\$2,735,830,015.00</b>
<b>7000 Inversiones financieras y otras provisiones</b>	-
<b>8000 Participaciones y aportaciones</b>	-
<b>9000 Deuda Pública</b>	-
<b>TOTAL</b>	<b>\$2,735,830,015.00</b>

**Fuente u origen de los recursos**

<b>Fuente de Recursos</b>	<b>Porcentaje respecto al presupuesto estimado</b>
<b>Recursos Fiscales</b>	100.0
<b>Otros Recursos</b>	0.0
<b>Total</b>	100.0

**Población**

<b>Definición de la población o área de enfoque objetivo</b>	PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA CARRETERA FEDERAL EN MÉXICO
<b>Cuantificación de la Población o área de enfoque objetivo</b>	KM
<b>Estimación de la población a atender en el primer año de operación</b>	





**Descripción del problema por afectaciones diferenciadas en determinados grupos poblaciones**

Grupo Poblacional	Características	Grupo de Referencia
PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA CARRETERA FEDERAL EN MÉXICO	Proyectos de infraestructura carretera federal, destinados a la modernización o construcción.	PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA CARRETERA FEDERAL EN MÉXICO

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

Nivel	Nombre del Indicador	Meta estimada
<b>FIN</b>		
<b>PROPÓSITO</b>		100
<b>COMPONENTES</b>		100
<b>ACTIVIDAD 1</b>		100
<b>ACTIVIDAD 2</b>		100





**Anexo 2 Complementariedades y coincidencias entre programas**

Nombre del Programa	Dependencia / Entidad	Propósito	Población o área de enfoque objetivo	Cobertura Geográfica	¿Este programa presenta riesgos de similitud con el programa propuesto?	¿Este programa se complementaría con el programa propuesto?	Explicación
G-008 "Derecho de vía".	SCT	Proyectos de construcción y/o modernización de carreteras federales cumplen con las condiciones legales que brinden certeza jurídica sobre la tenencia de la tierra respecto al derecho de vía.	Proyectos de construcción y/o modernización de carreteras federales libres de peaje en México.	Nacional	No	Si	Este programa guarda complementariedad con el K048 porque ambos programas contribuyen con la Liberación del Derecho de Vía. En cambio sus líneas de acción son distintas, ya que el Pp G008 opera a través de acciones de supervisión y regularización a la liberación del derecho de vía, mientras que el Pp K048 opera a través de un programa de inversión el cual está destinado a llevar a cabo la liberación del derecho de vía a través de la





							contratación de todo tipo de servicios relacionados con obra pública.
K-003 "Proyectos de Construcción de Carreteras".	SCT	Red Federal de Carreteras libres de peaje presenta eficiente conectividad vial entre los nodos logísticos y principales ciudades del país.	Red Federal de Carreteras Libres De Peaje Con Proyecto De Modernización y/o Construcción	Nacional	No	Sí	Este programa es complementario o en atender una parte del área de enfoque en lo que refiere a que es la Red Federal De Carreteras Libres de peaje con proyecto de Modernización y/o construcción, en donde el K-048 con sus acciones busca liberar el derecho de vía indispensable para la construcción de los proyectos carreteros que dentro de este programa se formulan.
K-033 "Estudios y proyectos para la construcción, ampliación, modernización, conservación y operación de infraestructura de"	SCT	Que los usuarios de las autopistas de cuota en operación cuenten con infraestructura carretera en condiciones aceptables y buenas.	Usuarios de autopistas de cuota en operación	Nacional	No	Sí	Este programa se complementa con el K-048 en el hecho de que en el programa K033 son evaluados aquellos proyectos carreteros para comprobar su rentabilidad y





comunicaciones y transportes”.							viabilidad para poder ser ejecutados, una vez considerados proyectos susceptibles de ejecutar, será necesaria la intervención del Pp K048 para llevar a cabo la Liberación del Derecho de Vía.
E-004 “Estudios técnicos para la construcción, conservación y operación de infraestructura de comunicaciones y transportes”.	SCT	Que los usuarios de las autopistas de cuota en operación cuenten con infraestructura carretera en condiciones aceptables y buenas.	Usuarios de autopistas de cuota en operación	Nacional	No	Sí	Este programa se complementa con el K-048, debido a que, una vez realizados los estudios técnicos para la construcción, conservación y operación de la infraestructura carretera, por parte del Pp E004, se convierten en proyectos susceptibles de ejecutar y en algún momento dado, necesitaran de la intervención del Pp K048 para lo referente a la Liberación del Derecho de Vía.





## ANEXO 3 MATRIZ DE INDICADORES PARA RESULTADOS

Detalle de la Matriz								
<b>Ramo:</b>		9 - Comunicaciones y Transportes						
<b>Unidad Responsable:</b>		210 - Dirección General de Carreteras						
<b>Clave y Modalidad del Pp:</b>		K-Proyectos de Inversión						
<b>Denominación del Pp:</b>		K-048 Servicios Relacionados para la Liberación del Derecho de Vía						
Clasificación Funcional:								
<b>Finalidad:</b>		3 - Desarrollo Económico						
<b>Función:</b>		5 - Transporte						
<b>Subfunción:</b>		1 - Transporte por Carretera						
<b>Actividad Institucional:</b>		3 - Carreteras eficientes, seguras y suficientes						
Objetivo			Orden			Supuestos		
Contribuir a impulsar la productividad general de la economía nacional a través de estrategias que mejoren la infraestructura carretera del país.			1			Existen finanzas públicas sanas que permitan la ejecución de proyectos de carreteras federales.		
Indicador	Definición	Método de Cálculo	Tipo de Valor de la Meta	Unidad de Medida	Tipo de Indicador	Dimensión del Indicador	Frecuencia de Medición	Medios de Verificación
Porcentaje de crecimiento en la atención de la construcción y modernización de la red carretera federal.	Mide el porcentaje de crecimiento de atención en la construcción y modernización de la Red Carretera Federal en relación a la existente.	(Sumatoria de kilómetros de construidos y modernizados en el periodo / Kilómetros de la Red Carretera Federal)*100	Relativo	Porcentaje	Estratégico	Eficacia	Anual	Anuario Estadístico de la SCT, disponible en: <a href="http://www.sct.gob.mx/planeacion/estadistica/anuario-estadistico-sct/">http://www.sct.gob.mx/planeacion/estadistica/anuario-estadistico-sct/</a>
Objetivo			Orden			Supuestos		
Proyectos de infraestructura carretera federal en México cuentan con derecho de vía para su ejecución.			2			Las empresa contratistas cumplen en tiempo y forma con los compromisos contractuales adquiridos y existen condiciones meteorológicas en la ejecución de los proyectos.		
Indicador	Definición	Método de Cálculo	Tipo de Valor de la Meta	Unidad de Medida	Tipo de Indicador	Dimensión del Indicador	Frecuencia de Medición	Medios de Verificación
Porcentaje de proyectos de infraestructura carretera con liberación del Derecho de Vía en ejecución.	Es la relación porcentual de proyectos de infraestructura carretera en ejecución respecto a los proyectos con recursos asignados en el Presupuesto de Egresos de la Federación del correspondiente ejercicio fiscal.	(Número de proyectos en ejecución/ Número de proyectos con asignación presupuestal en el ejercicio fiscal)*100	Relativo	Porcentaje	Estratégico	Eficacia	Semestral	Subdirección Jurídico y de Derecho de Vía, sita en Av. Insurgentes Sur No. 1089-piso 15, colonia Nochebuena, Cd. de México, a toda persona que así lo requiera.
Objetivo			Orden			Supuestos		
Liberación del derecho de vía realizada.			3			No se encuentran vestigios arqueológicos, ni existen conflictos sociales, ambientales y/o financieros que impulse modificaciones al trazo de los proyectos.		
Indicador	Definición	Método de Cálculo	Tipo de Valor de la Meta	Unidad de Medida	Tipo de Indicador	Dimensión del Indicador	Frecuencia de Medición	Medios de Verificación
Porcentaje de superficie liberada	Es la relación porcentual de los kilómetros de vía liberados en el ejercicio respecto a los kilómetros de vía a liberar programados en el ejercicio.	(kilómetros de vía liberados en el ejercicio / kilómetros de vía a liberar programados en el ejercicio) *100	Relativo	Porcentaje	Estratégico	Eficacia	Semestral	Subdirección Jurídico y de Derecho de Vía, sita en Av. Insurgentes Sur No. 1089-piso 15, colonia Nochebuena, Cd. de México, a toda persona que así lo requiera.
Objetivo			Orden			Supuestos		
Formalización de convenios de ocupación previa y/o contratos de promesa de compra - venta de la superficie afectada en el trazo de los proyectos.			4			Autoridades del Registro Público de la Propiedad y Registro Agrario, emiten en tiempo y forma los títulos de propiedad correspondientes.		
Indicador	Definición	Método de Cálculo	Tipo de Valor de la Meta	Unidad de Medida	Tipo de Indicador	Dimensión del Indicador	Frecuencia de Medición	Medios de Verificación
Porcentaje de avance en las conciliaciones con ejidatarios y/o particulares.	Mide el porcentaje de avance en las conciliaciones de la dependencia con los ejidatarios y/o particulares para la formalización de los convenios de ocupación previa y/o contratos de promesa de compra - venta.	(Número de convenios de ocupación previa y/o contratos de promesa de compra - venta celebrados en el periodo t/ Número de convenios de ocupación previa y/o contratos de promesa de compra - venta programados en el periodo t)*100	Relativo	Porcentaje	Gestión	Eficacia	Trimestral	Subdirección Jurídico y de Derecho de Vía, sita en Av. Insurgentes Sur No. 1089-piso 15, colonia Nochebuena, Cd. de México, a toda persona que así lo requiera.
Objetivo			Orden			Supuestos		
Contratación de servicios para la liberación del derecho de vía.			4			Se cuenta con el plano de afectación y el levantamiento topográfico de la superficie requerida.		
Indicador	Definición	Método de Cálculo	Tipo de Valor de la Meta	Unidad de Medida	Tipo de Indicador	Dimensión del Indicador	Frecuencia de Medición	Medios de Verificación
Porcentaje de avance en la contratación de servicios para la liberación del derecho de vía.	Mide el porcentaje de avance en las contrataciones de los servicios para la liberación del derecho de vía en relación con las programadas.	(Número de procedimientos de contratación adjudicados en el periodo t / Número de procedimientos de contratación programados en el periodo t)*100	Relativo	Porcentaje	Gestión	Eficiencia	Trimestral	Subdirección Jurídico y de Derecho de Vía, sita en Av. Insurgentes Sur No. 1089-piso 15, colonia Nochebuena, Cd. de México, a toda persona que así lo requiera.

## 9. BIBLIOGRAFÍA

Administradora Boliviana de Carreteras (2016). Proyecto Carretero Corredor Conector de Santa Cruz SCRCCP “Plan de Reasentamiento”.  
<https://documents1.worldbank.org/curated/zh/252881468272772607/pdf/SFG1754-REVISED-RP-P152281-Box396297B-PUBLIC-disclosed-7-27-16.pdf>

Análisis para la Mejora de Procesos Técnico- Administrativos, en la Adquisición del Derecho de Vía para la Construcción de una Carretera. Disponible en:  
[https://inforavit.janium.net/janium/TESIS/Maestria/Gonzalez\\_Morales\\_Alberto\\_45081.pdf](https://inforavit.janium.net/janium/TESIS/Maestria/Gonzalez_Morales_Alberto_45081.pdf)

Analíticos del Presupuesto de Egresos de la Federación. Disponibles en:  
[https://www.pef.hacienda.gob.mx/es/PEF/Analiticos\\_PresupuestariosPEF](https://www.pef.hacienda.gob.mx/es/PEF/Analiticos_PresupuestariosPEF)

Biblioteca del Congreso Nacional de Chile.  
<https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=97993&idVersion=2018-02-15&idParte=>

Determinación del área de afectación por la liberación del derecho de vía para el trazo de un proyecto carretero mediante el uso de la percepción remota y sistemas geoespaciales. Disponible en: <https://imt.mx/resumen-boletines.html?IdArticulo=398&IdBoletin=150>

El derecho de vía en obras de infraestructura, Colegio de Ingenieros Civiles de México. Disponible en: <https://www.eluniversal.com.mx/opinion/colegio-de-ingenieros-civiles-de-mexico/el-derecho-de-en-obras-de-infraestructura>

El impacto del Derecho de Vía en el Desarrollo de Infraestructura. Disponible en: <https://auren.com.mx/blog/el-impacto-del-derecho-de-via-en-el-desarrollo-de-infraestructura/>

Estructura Programática a emplear en el proyecto de Presupuesto de Egresos 2021. Disponible en:  
[https://www.ppef.hacienda.gob.mx/work/models/PPEF/2021/estructura\\_programatica/1\\_EstructurasProgramaticas\\_paraPPEF2021.pdf](https://www.ppef.hacienda.gob.mx/work/models/PPEF/2021/estructura_programatica/1_EstructurasProgramaticas_paraPPEF2021.pdf)

Guía de Apoyo para el Proceso de Planeación de la Obra Pública. Disponible en:  
<https://ts.sct.gob.mx/normatecaNew/wp-content/uploads/2014/02/apoyo31.pdf>

Guía de Apoyo para la obtención de Elementos para la Ejecución de Obra Pública. Disponible en:  
<https://ts.sct.gob.mx/normatecaNew/wp-content/uploads/2014/02/ejecucionob31.pdf>

Guía para el diseño de la Matriz de Indicadores para Resultados. Disponible en:  
<https://www.gob.mx/shcp/documentos/guia-para-el-diseno-de-la-matriz-de-indicadores-para-resultados>



Informe Final de la Evaluación en materia de diseño al Programa Presupuestario K003 “Proyectos de Construcción de Carreteras”.  
[https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/422706/Informe\\_Final\\_K-003.pdf](https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/422706/Informe_Final_K-003.pdf)

Integración de Elementos de la Obra Pública. Disponible en:  
[https://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGC/DGC/Publicaciones/Guia\\_de\\_Apoyo/Gu%C3%ADa\\_de\\_Apoyo\\_para\\_la\\_Integraci%C3%B3n\\_de\\_Elementosde\\_Obra\\_P%C3%BAblica\\_V.5\\_Mayo\\_2013.pdf](https://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGC/DGC/Publicaciones/Guia_de_Apoyo/Gu%C3%ADa_de_Apoyo_para_la_Integraci%C3%B3n_de_Elementosde_Obra_P%C3%BAblica_V.5_Mayo_2013.pdf)

La importancia de la Liberación de Derechos de Vía para proyectos de Infraestructura. Disponible en: [http://cicm.org.mx/wp-content/files\\_mf/dialogolaimportanciadelaliberacio\\_nddvcicm.pdf](http://cicm.org.mx/wp-content/files_mf/dialogolaimportanciadelaliberacio_nddvcicm.pdf)

Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal. D.O.F. 01/12/2020. Disponible en: [http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/27\\_011220.pdf](http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/27_011220.pdf)

Lineamientos para elaboración y presentación de los análisis costo y beneficio de los programas y proyectos de inversión. D.O.F. 30/12/2013. Disponibles en: [https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/21174/Lineamientos\\_costo\\_beneficio.pdf](https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/21174/Lineamientos_costo_beneficio.pdf)

Manual de Procedimientos para la Liberación del Derecho de Vía de Carreteras Federales. Disponible en: [https://ts.sct.gob.mx/normatecaNew/wp-content/uploads/2014/03/H136\\_Manual-de-Procedimientos-para-la-Liberacion-del-Derecho-de-Via-de-Carreteras-Federales.pdf](https://ts.sct.gob.mx/normatecaNew/wp-content/uploads/2014/03/H136_Manual-de-Procedimientos-para-la-Liberacion-del-Derecho-de-Via-de-Carreteras-Federales.pdf)

Manual de Proyecto Geométrico de Carreteras 2018. Disponible en: [http://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGST/Manuales/manual-pg/MPGC\\_2018\\_310718.pdf](http://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGST/Manuales/manual-pg/MPGC_2018_310718.pdf)

Marticorena Flores César (2017). Restricciones a la propiedad por el derecho de vía. Programa de Segunda Especialidad en Derecho Registral. Facultad de Derecho de la Pontificia Universidad Católica del Perú. Disponible en: [http://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/bitstream/handle/20.500.12404/8593/MARTICORENA\\_CESAR\\_propiedad\\_derecho%20via.pdf?sequence=1&isAllowed=y](http://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/bitstream/handle/20.500.12404/8593/MARTICORENA_CESAR_propiedad_derecho%20via.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

Oficina de Administración de Tierras. <https://www.blm.gov/programs/lands-and-realty/rights-of-way>

Oficina de Administración de Tierras (2018). Procedimiento para la Adquisición del Derecho de Vía. [https://www.blm.gov/sites/blm.gov/files/Lands\\_ROW\\_ObtainingaROWPamphlet.pdf](https://www.blm.gov/sites/blm.gov/files/Lands_ROW_ObtainingaROWPamphlet.pdf)

Presupuesto de Egresos de la Federación 2021. Disponible en: <https://www.pef.hacienda.gob.mx/es/PEF2021/ramo09>

Programa E004. <https://nptp.hacienda.gob.mx/programas/jsp/programas/fichaPrograma.jsp?id=09E004>





Programa K033.

<https://nntp.hacienda.gob.mx/programas/jsp/programas/fichaPrograma.jsp?id=09K033>

Programa G008.

<https://nntp.hacienda.gob.mx/programas/jsp/programas/fichaPrograma.jsp?id=09G008>

Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. D.O.F. 08/01/2009

Disponible en: <http://sct.gob.mx/normatecaNew/reglamento-interior-de-la-secretaria-de-comunicaciones-y-transportes/>

Rufián Lizana, Dolores María (2002). “Políticas de Concesión Vial: Análisis de las experiencias de Chile, Colombia y Perú”. Serie Gestión Pública. ILPES – CEPAL.

<https://core.ac.uk/download/pdf/7077813.pdf>

