

Libramiento Oriente de San Luis Potosí

6a Modificación
al Título de Concesión

Memoria Documental

Contenido

I. Presentación	3
I.1. Nombre	5
I.2. Descripción	5
I.3. Objetivo de la Memoria Documental	6
I.4. Periodo de Vigencia que se Documenta	6
I.5. Ubicación Geográfica	7
I.6. Principales Características Técnicas.....	7
I.7. Unidades Administrativas Participantes	8
I.8. Nombre del Titular.....	9
II. Fundamento Legal de la Memoria Documental.....	10
II.1. Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.....	11
II.2. Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública.....	12
II.3. Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública	12
II.4. Ley Orgánica de la Administración Pública Federal	13
II.5. Acuerdo por el que se establecen los Lineamientos Generales para la Regulación de los Procesos de Entrega-Recepción y de Rendición de Cuentas de la Administración Pública Federal	13
II.6. Manual Ejecutivo para la Entrega-Recepción y Rendición de Cuentas 2012-2018, publicado en la página de la Secretaría de la Función Pública el 29 de noviembre de 2017.....	13
III. Antecedentes	15
IV. Marco Normativo	18
IV.1. Ley Orgánica de la Administración Pública Federal	18
IV.2. Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal	18
IV.3. Ley General de Bienes Nacionales.....	18
IV.4. Ley de Vías Generales de Comunicación.....	18
IV.5. Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes	19
V. Vinculación con Documentos Rectores de la Planeación Nacional.....	20
V.1. Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018	20
V.2. Programa Nacional de Infraestructura alineado con las metas del PND... 22	22
VI. Síntesis Ejecutiva	24
VII. Acciones Realizadas	25
VII.1. Acciones Operativas.....	25



VIII. Seguimiento y Control	37
IX. Resultados	38
X. Resumen Ejecutivo.....	39
XI. Anexos.....	40

I. Presentación

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

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

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

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

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

La infraestructura carretera moviliza la mayor parte de la carga (55% del total) y de las personas (98% del total) que transitan el país. Para atender esta demanda, la Red Nacional de Carreteras cuenta con **397,993 km.** de longitud, dividida entre red federal libre de peaje (40,590 km.), autopistas de cuota (10,274); red de caminos rurales y alimentadores (347,129 km.)¹.

Longitud de la Red

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

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

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

La red federal se divide en básica y secundaria, en la red básica se ubican 15 corredores troncales, entre los dos océanos y las fronteras norte y sur del país, en las cuales circula la mayoría del tránsito carretero. Asimismo, en la red básica operan cerca de 8,000 kilómetros de autopistas de cuota, esta

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

red de cuota está concesionada a particulares, gobiernos estatales o instituciones financieras. Por su longitud, esta red es una de las más extensas del mundo, sólo detrás de la de Francia y ligeramente mayor que la de Italia².

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

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

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

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

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

para modernizar caminos existentes libres de peaje.

A través de estos modelos la SCT busca:

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

Esta Memoria Documental en particular se refiere a la Sexta Modificación al Título de Concesión del Libramiento Oriente de San Luis Potosí otorgado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) el día 15 de octubre de 1990, como representante del Gobierno Federal otorgó la Concesión a favor de Mexicana de Técnicos en Autopistas, S.A. de C.V., con el propósito de construir, explotar y conservar el tramo de 33.7 kilómetros de la carretera Libramiento Oriente de San Luis Potosí, por un plazo de 8 años 6 meses. ([Anexo SLP 1](#))

Con la elaboración de esta memoria documental se pretende transparentar y rendir cuentas de las acciones reali-

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

zadas por la SCT para el logro de los objetivos de la Concesión, enmarcándolo en la política pública en materia de comunicaciones y transportes del presente Gobierno.

Para tal efecto, en el marco de lo señalado en la normatividad respectiva³, en el Apartado Segundo, “Fundamento Legal de la Memoria Documental”, se presenta la base normativa de este documento, no únicamente con los ordenamientos que han sido expedidos en razón del próximo proceso de entrega-recepción con motivo del cambio de gobierno, sino como parte integral derivada de una obligación constitucional, que se manifiesta en una política pública y un compromiso indeclinable del actual gobierno con la transparencia y la rendición de cuentas.

En Apartado III “Antecedentes”, se señalan las causas que motivaron la Modificación al Título de Concesión.

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

Luego de la síntesis del proyecto, que constituye el Apartado VI, se presentan en el Apartado VII las acciones llevadas a cabo.

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

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

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

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

I.1. Nombre

Sexta Modificación al título de concesión del Libramiento Oriente de San Luis Potosí⁴).

I.2. Descripción

EL Título de Concesión se otorgó a Mexicana de Técnicos en Autopistas, S.A. de C.V., por un plazo de 8 años 6 meses, a efecto de que ésta construya, explote y conserve el tramo de 33.7 kilómetros de la carretera Libramiento Oriente de San Luis Potosí, en el Estado de San Luis Potosí, la Se-

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

cretaría proveerá lo necesario para que la Concesionaria reciba programada y gratuitamente el derecho de vía al ritmo y medida que vaya avanzando en el programa de obras.

La Concesionaria deberá construir, explotar y conservar el tramo objeto de esta con cesión, incluyendo la explotación y por sí, autorizando a título oneroso o gratuito terceros, los servicios o actividades conexas.

El plazo de vigencia del presente Título será de ocho años seis meses contados a partir de fecha de su otorgamiento a cuyo término los bienes afectos a la explotación de la carretera revertirán en favor del Gobierno Federal en buen estado y libres de todo gravamen, en los términos del Artículo 89 de la Ley de Vías Generales de Comunicación.

Un notable impacto para el progreso del Estado de San Luis Potosí (SLP) fue la necesidad de impulsar diversos proyectos de desarrollo económico e infraestructura, como son los libramientos, ya que éstos tienen la función de desviar el tránsito de largo itinerario, en especial, los tractocamiones, con el fin de que no cruzara por las vías urbanas; en ese sentido, el principal beneficio que otorgan lo libramientos, es la reducción de tránsito y de las emisiones de contaminación en el área urbana, repercutiendo en una mejoría de las vías de circulación, así como la disminución de la accidentabilidad, provocada por el autotransporte.

El libramiento permite hacer más eficiente el cruce de mercancías mediante una adecuada articulación de los ejes troncales y de otros enlaces carreteros que también pasan por la ciu-

dad; asimismo, “contribuirá de forma significativa al ordenamiento urbano: diariamente circulan por la ciudad más de seis mil vehículos de carga; el libramiento desviará ese tráfico para permitir que el periférico actual se convierta en una vialidad sólo para la ciudad. Así, constituirá un segundo arco que delimitará la expansión del tránsito de vehículos pesados, lo cual traerá importantes beneficios para los municipios que integran la mancha urbana, y se reducirán los costos de mantenimiento de vialidades que no están diseñadas para ser transitadas por ese tipo de vehículos.

I.3. Objetivo de la Memoria Documental

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

I.4. Período de Vigencia que se Documenta

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

Fechas relevantes:

Firma del contrato (Título original): 16 de noviembre de 1994.

Licitación para contratación: 15 de octubre de 1994.

Primera Modificación: 16 de noviembre de 1994.

Segunda Modificación: 30 de noviembre de 2006.

Segunda Modificación: 30 de noviembre de 2006.

Tercera Modificación: 30 de noviembre de 2007.

Cuarta Modificación: 29 de agosto de 2008.

Quinta Modificación: 31 de agosto de 2009.

Sexta Modificación: 4 de marzo de 2016.

I.5. Ubicación Geográfica

El Libramiento de San Luis Potosí, se encuentra vigente desde 1990 y tiene las siguientes características:

- Longitud de 34 Kms. Tramo Oriente que facilita el tráfico entre el Norte y el Sur de México.
- Aforo diario de 11,000 vehículos, donde el 72% es transporte de carga.
- Crecimiento anual a una tasa de 9.7% desde su origen.⁵

I.6. Principales Características Técnicas

El Libramiento de San Luis Potosí, fue diseñado para que los flujos de los corredores de México-Nuevo Laredo y Manzanillo-Tampico, que debían transitar por la Ciudad de San Luis Potosí no lo realizaran, evitando con ello, el congestionando y mezclando el tránsito local de la ciudad.

Además, los viajeros que ingresan de otras ciudades como Guadalajara, Lagos de Moreno, Aguascalientes, entre otras, o bien los que salen de la Ciudad de San Luis Potosí, utilizaban alrededor de 25 kms de la carretera federal, la cual tenía 72 topes y 12 centros escolares, o bien 80 kms en una zona de la montaña, con una velocidad de 40 kms/hr, obligando así a los usuarios a disminuir la velocidad, toda vez que se requería pasar por cuatro núcleos de poblaciones (Escalerillas, Mesa de los Conejos, Insurgentes y Pozuelos), y en virtud de que el proyecto del Libramiento Norponiente de SLP era una autopista de altas especificaciones, con un tránsito estimado de 4,242 vehículos por día en términos operativos, se consideró justificable la construcción de los entronques a desnivel con el Periférico Poniente Antonio Rocha y con la Avenida Paseo de los Horizontes, garantizándose la atención de la demanda a velocidades competitivas, con una amplia seguridad y con los niveles de servicio buenos.

Asimismo, el Gobierno del Estado de San Luis Potosí, tuvo entre otros beneficios los siguientes:

⁵ <http://facturacionmeta.valoran.mx/>

- a. Mejorar el nivel de servicio ofrecido a los usuarios, dando fluidez al tránsito de largo itinerario que circulaba a través de la carretera federal SLP-Lagos de Moreno.
- b. Reducción del tránsito en las vialidades urbanas.
- c. Mejora en las condiciones de circulación del tránsito local y de largo itinerario, ofreciendo ventajas a los usuarios.

El Estado de San Luis Potosí “aprovecha los principales ejes carreteros y ferroviarios del país que la atraviesan para promoverse como una ubicación estratégica con grandes ventajas logísticas.

El libramiento carretero de San Luis Potosí contribuye con la competitividad de la ciudad y es, sin duda, un proyecto altamente prioritario el cual se le ha dado continuidad durante el presente sexenio, que incluye el proyecto Libramiento Poniente y El Libramiento Oriente.

Además de que, *“el Libramiento evitará accidentes ocasionados por la circulación de camiones, muchos de los cuales transportan mercancías peligrosas que cruzan diariamente por la ciudad. Otro importante beneficio es que permitirá que haya un mejor aprovechamiento de su ubicación en términos logísticos para incrementar su competitividad, lo que redundará en atracción de inversión y generación de empleos.*

San Luis Potosí cuenta con el puerto interior más importante de México: Parque Logístico-Interpuerto, que maneja cerca de 100 mil TEU (medida de

capacidad en contenedores) al año; además, el aeropuerto de la ciudad iniciará próximamente su ampliación para consolidar sus operaciones de carga. Estos proyectos intermodales, en conjunto con las conexiones carreteras de la ciudad, permiten gran flexibilidad y ahorros en materia de logística, y fortalecen su vocación manufacturera y de distribución.

El proyecto se ha desarrollado por etapas. La primera, sobre la autopista México-Laredo, que es propiamente el Libramiento Oriente, tiene una longitud de 33.7 kilómetros y permite evitar la ciudad. El movimiento de mercancías entre México y Estados Unidos constituye el principal motor de este corredor, y es fundamental para la actividad económica nacional (véase figura 3). Este tramo consiste en una autopista de dos carriles por sentido, conforme a las especificaciones A4 de la SCT; el derecho de vía es de 60 m de ancho y permite la construcción de otro carril adicional por sentido cuando el nivel de servicio de la carretera lo requiera.

La segunda etapa liga el Libramiento Oriente al entronque con la carretera que va de San Luis Potosí a Zacatecas; actualmente, este tramo se encuentra en periodo de inversión. Finalmente, la tercera etapa va del entronque de Zacatecas a la salida de SLP hacia Guadalajara”.

1.7. Unidades Administrativas Participantes

La Dirección General de Desarrollo Carretero, en virtud del Reglamento Interior de la SCT es la encargada de atender las solicitudes de Modificación

a los Títulos de Concesión de las Concesionarias, por ende realizar todas las acciones necesarias para dar respuesta a dichas solicitudes, dependiendo del objeto de la modificación la DGDC, se apoya en distintas Unidades Administrativas para obtener autorizaciones o acciones coordinadas para implementar el proyecto, como, la Dirección General de Carreteras, Dirección General de Servicios Técnicos, Unidad de Asuntos Jurídicos, entre otras.

I.8. Nombre del Titular

Raúl Eduardo Flores Macías
Director General de Desarrollo
Carretero.

II. Fundamento Legal de la Memoria Documental

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

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

La transparencia por sí misma no implica un acto de rendición de cuentas, pero sin ella, ésta última no es realmente factible. La transparencia es un instrumento del sistema global de rendición de cuentas⁶, que se traduce en colocar la información en la “vitrina pública” para que los interesados puedan revisarla, analizarla y emitir juicios u opiniones.

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

⁶ Libros Blancos y Memorias Documentales. Instrumentos para la Transparencia y Rendición de cuentas. Revista de Administración Pública INAP.

Dado lo anterior, la transparencia y la rendición de cuentas se definen como estrategias transversales en el Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018, dentro del marco de la cultura de la legalidad⁷. Integrar estos dos componentes al quehacer gubernamental representa el gran reto establecido en el Programa para un Gobierno Cercano y Moderno (PGCM), de modernizar la gestión pública, haciéndola más eficiente, cercana y democrática.

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

Esta Memoria es una herramienta en pro de la transparencia, una radiografía que muestra exactamente qué se hizo, cómo se hizo y los resultados que se obtuvieron.

⁷ La Cultura de la Legalidad es el nivel de cumplimiento de las leyes por parte de una comunidad. Es un conjunto de valores, percepciones y actitudes que el individuo tiene hacia las leyes y las instituciones que lo ejecutan.

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

II.1. Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos

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

Artículo 25.

Este artículo establece:

1. La rectoría económica del Estado para garantizar que el desarrollo económico del país sea integral.

2. La responsabilidad del Estado en la conducción de la economía nacional.
3. Participación estatal en las áreas estratégicas y prioritarias.

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

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

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

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

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

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

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

Artículo 134

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

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

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

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

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

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

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

...

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

...

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

...

XII. *Difundir proactivamente información de interés público,...*"

II.4. Ley Orgánica de la Administración Pública Federal

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

II.5. Acuerdo por el que se establecen los Lineamientos Generales para la Regulación de los Procesos de Entrega-Recepción y de Rendición de Cuentas de la Administración Pública Federal⁸

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

Artículo 29. *"Los Libros Blancos y Memorias Documentales..., formarán*

parte de la documentación correspondiente a la entrega-recepción que realice su titular al término de su encargo".

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

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

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

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

⁸ Publicado en el Diario Oficial de la Federación, el 24 de julio de 2017.



III. Antecedentes

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) el día 15 de octubre de 1990, como representante del Gobierno Federal otorgó la Concesión a favor de Mexicana de Técnicos en Autopistas, S.A. de C.V., con el propósito de construir, explotar y conservar el tramo de 33.7 kilómetros de la carretera Libramiento Oriente de San Luis Potosí, por un plazo de 8 años 6 meses.

[\(Anexo SLP 1\)](#)

La SCT el 16 de noviembre de 1994, modificó por primera vez al Título de Concesión, entre otros puntos, para extender el plazo de vigencia a 30 años contados a partir del 15 de octubre de 1990, y reestructurar el Anexo 4 relativo al Programa Financiero.

[\(Anexo SLP 2\)](#)



Programa Financiero

Con fecha 30 de noviembre de 2006, la SCT llevó la Segunda modificación al Título de Concesión, con el propósito de actualizar el Anexo 4 referente al Programa Financiero. ([Anexo SLP 3](#))

La Tercera modificación al Título de Concesión, fue realizada por la dependencia, con fecha 30 de noviembre de 2007, esta vez con el fin de adicionar a las obligaciones de la Concesionaria, ahora quedo establecido *“construir, operar, explotar, conservar y mantener el Tramo 1 de 33.7 kilómetros de la Carretera Libramiento Poniente de San Luis Potosí construir el Tramo 2 como carga de la CONCESION, ambos tramos ubicados en parte sur poniente del referido Libramiento, y prorrogar el plazo de vigencia de la CONCESION hasta el 17 de octubre de 2037”*. ([Anexo SLP 4](#))

El 29 de agosto de 2008, la SCT modificó por Cuarta vez el Título de Concesión para cambiar el trazo del Libramiento Poniente de San Luis Potosí, de tal forma que el proyecto se desarrollará por la parte norponiente y no por el sur poniente de la Ciudad de San Luis Potosí y para modificar los Anexos 2 (Programa de Obras), 4 (Programa Financiero) y 5 (Tarifas) del propio Título de Concesión, para adecuarlos al trazo propuesto para así asegurar la viabilidad financiera de acuerdo con los parámetros previstos en la tercera modificación del Título de Concesión. ([Anexo SLP 5](#))

La SCT con fecha 31 de agosto de 2009 realizó la Quinta Modificación al Título de Concesión, en los Anexos 2 (Programa de Obras) y el 5 (Tarifas),

con el propósito de que se reconociera el impacto de la crisis económica internacional que se presentaba en ese momento, así como replantear la estrategia de inversión en el proyecto, con la finalidad del financiamiento y la construcción del Libramiento Poniente de San Luis Potosí, se realizará en dos fases: la primera consistente en la construcción del tramo carretero denominado Arco Norte, que corresponde a la continuación natural del Libramiento Oriente en su extremo Norte hasta el entronque con la carretera a Zacatecas-San Luis Potosí, y la segunda fase que contempla la construcción del tramo complementario desde el entronque referido hasta el entronque con la carretera a Guadalajara, que podría ser financiada cuando el tránsito promedio diario anual en el Libramiento Oriente ascienda a 11,691 vehículos y siempre que las condiciones financieras prevaecientes en ese momento permitan alcanzar un equilibrio económico a efecto de otorgar un crédito suficiente para su construcción y que la inversión cuente con la rentabilidad que se prevé en la Concesión. ([Anexo SLP 6](#))

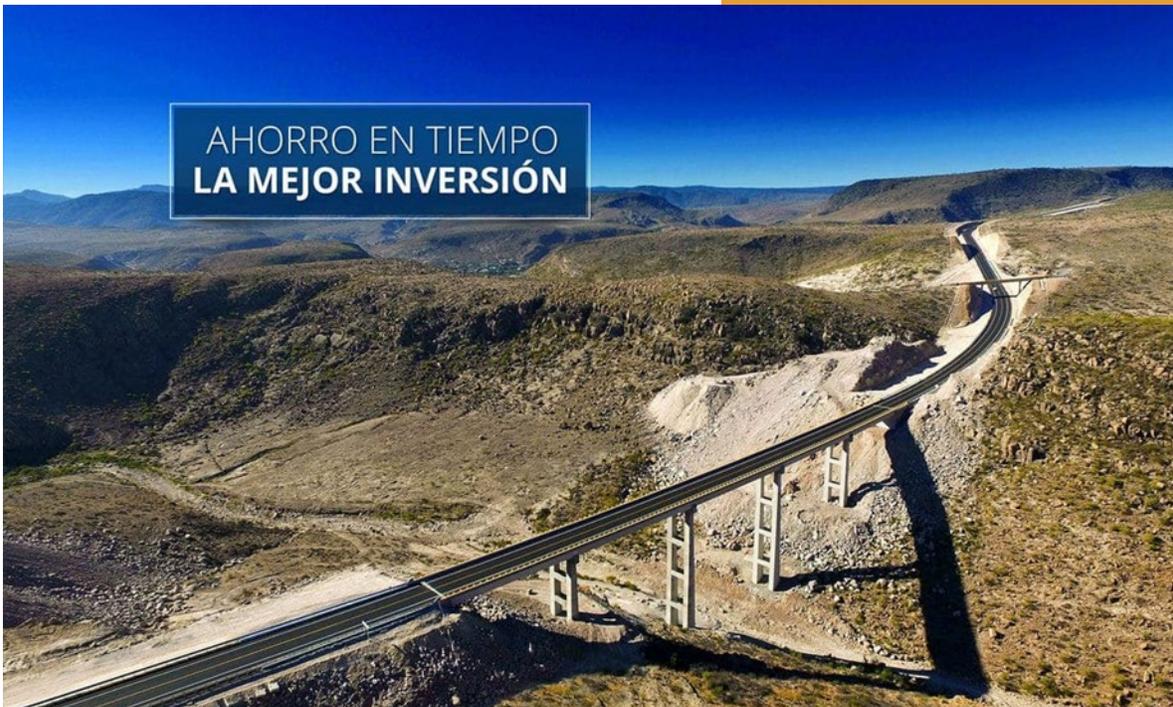
Con escrito de fecha 18 de diciembre de 2015, la Concesionaria solicitó a la SCT la Sexta Modificación del Título de Concesión, a fin de que se incrementara el periodo de vigencia de la Concesión hasta el 14 de octubre de 2050, lo cual no excede el plazo máximo previsto en la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, además de acordar estando que se realizaran las Inversiones Adicionales con cargo a los financiamientos que logren obtenerse con respaldo en los ingresos excedentes netos que resul-

ten de la explotación de la Concesión durante el plazo remanente de la Concesión. ([Anexo SLP 7](#))

El Gobernador del Estado de San Luis Potosí, a través del escrito de fecha 21 de diciembre de 2015, solicitó a la SCT se concediera una ampliación al término de la vigencia de la Concesión otorgada a favor de Mexicana de Técnicos en Autopistas, S.A. de C.V., (Concesionaria), permitiéndole verter recursos propios en la realización de proyectos estratégicos en obras de infraestructura carretera, relacionadas con la Concesión. ([Anexo SLP 8](#))

El Director Adjunto de Evaluación de Proyectos, a través de oficio del 16 de febrero de 2016 le informa al Director de General Adjunto de Seguimiento de

Concesiones de Autopista que: “*derivado del análisis de los antecedentes documentales que se tienen del proyecto se justifica la construcción de los entronques a desnivel con el Periférico Poniente y con la Avenida Paseo de los Horizontes tal y como se detalla en la Justificación que se encuentra al final del presente oficio.*”. ([Anexo SLP 9](#))



IV. Marco Normativo

IV.1. Ley Orgánica de la Administración Pública Federal

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

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

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

IV.3. Ley General de Bienes Nacionales

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

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

IV.4. Ley de Vías Generales de Comunicación

La Ley de Vías Generales de Comunicación, regula la actividad en relación

con el uso de las vías de comunicación:

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

III. Otorgamiento, interpretación y cumplimiento de concesiones;

...

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

...

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

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

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

Dispone en los artículos 4 y 5 fracción XI, el otorgar concesiones y resolver, en su caso, sobre su prórroga y modificaciones, así como declarar adminis-

trativamente su caducidad, nulidad, rescisión o revocación.

V. Vinculación con Documentos Rectores de la Planeación Nacional

V.1. Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018

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

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

El presente instrumento se ubica dentro del marco del eje fundamental de Lograr un México Próspero, conforme a la estrategia 4.2.5 del referido Plan, por lo que fue necesario promover la participación del sector privado en el

desarrollo de infraestructura, articulando la colaboración de los gobiernos estatales y municipales para impulsar proyectos de alto beneficio social, que contribuyeran a incrementar la cobertura y calidad de la infraestructura necesaria para elevar la productividad de la economía.

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

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

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

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

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

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

Meta Nacional IV – México Próspero

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

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

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

Conviene destacar que el Capítulo VIII del citado Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018 denominado “Sistema Nacional de Planeación Democrática”, refiere que con fundamento en el artículo 22 de la Ley de Planeación, la

presente Administración elaborará, entre otros programas, el “Programa Nacional de Infraestructura”, y que los programas que emanen del Plan Nacional de Desarrollo deberán ser sujetos de medición y seguimiento.

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

Con base en el Acuerdo 01/2013 por el que se emiten los Lineamientos para dictaminar y dar seguimiento a los pro-

gramas derivados del Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 10 de junio de 2013, en los cuales se establecen los elementos y características que deben contener los programas que deriven del Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018; el Programa Nacional de Infraestructura contiene objetivos, estrategias y líneas de acción que reflejan las actividades prioritarias y concretas en materia de infraestructura, impulsadas por el Gobierno de la República.

Comunicaciones y Transportes

Objetivo

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

Estrategias

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

VI. Síntesis Ejecutiva

De conformidad con lo establecido en los postulados del Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018, de generar un crecimiento económico sostenible e incluyente que esté basado en un desarrollo integral y equilibrado, ante lo anterior se da continuidad para seguir conservando y explotando de la carretera Libramiento Oriente de San Luis Potosí.

Con escrito de fecha 18 de diciembre de 2015, la Concesionaria solicitó a la SCT la Sexta modificación del Título de Concesión, a fin de que se incrementara el periodo de vigencia de la Concesión hasta el 14 de octubre de 2050, lo cual no excede el plazo máximo previsto en la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, además de acordar estando que se realizaran las Inversiones adicionales con cargo a los financiamientos que logren obtenerse con respaldo en los ingresos excedentes netos que resulten de la explotación de la Concesión durante el plazo remanente de la Concesión. ([Anexo SLP 7](#))

El Gobernador del Estado de San Luis Potosí, a través del escrito de fecha 21 de diciembre de 2015, solicitó a la SCT se concediera una ampliación al término de la vigencia de la Concesión otorgada a favor de Mexicana de Técnicos en Autopistas, S.A. de C.V., (Concesionaria), permitiéndole verter recursos propios en la realización de proyectos estratégicos en obras de infraestructura carretera, relacionadas con la Concesión. ([Anexo SLP 8](#))

VII. Acciones Realizadas

VII.1. Acciones Operativas

Es prioridad de la SCT promover el uso intensivo de la infraestructura del país que redunde en mayores beneficios sociales y económicos en la región en que esta se ubique, al contar con una comunicación de mejores características, que eleve la seguridad de tránsito vial y permita hacer más eficiente el transporte de mercancías y personas, para lo cual se requiere la concurrencia del sector privado y de los Gobiernos de los Estados que permita cumplir con los planes y programas previstos por el Gobierno Federal, para alcanzar los objetivos de crecimiento económico y social que demanda el país, así como mayor infraestructura en el corto plazo. En el marco de esa promoción de la participación de los Gobiernos Estatales, mediante escrito del 21 de diciembre de 2015, el Gobernador del Estado de San Luis Potosí solicitó a la SCT, que se concediera una ampliación al término de la vigencia de la concesión para que la concesionaria, permitiéndole verter recursos propios en la realización de proyectos estratégicos en obras de infraestructura relacionadas con la concesión.

En términos de lo dispuesto por la Condición Cuarta del Título de Concesión, la SCT puede instruir a la Concesionaria que construya las obras que sean necesarias para que durante la vigencia de la concesión, no se deteriore el nivel de servicio a los usuarios, en

el entendido de que tales obras no afecten los derechos de los acreedores que hayan otorgado financiamientos bancarios o bursátiles cuya fuente de pago o garantía sean los derechos al cobro de tarifas de peaje o de los ingresos derivados de cualquiera de los Libramientos materia de la concesión y que las nuevas inversiones sean rentables, financieramente viables y no pongan en riesgo la viabilidad financiera de la concesión en su conjunto.

Para que el público usuario se desplace por carretera en la zona conurbada de San Luis Potosí, cuente con una mayor seguridad y mejor nivel de servicio, sin que ello tenga un impacto negativo en el costo que pagan los usuarios de la concesión, es conveniente y eficiente que la concesionaria realice la inversión en las obras adicionales necesarias de conformidad con lo previsto en la Condición Cuarta de la referida concesión.

La construcción, operación, mantenimiento y conservación de obras adicionales representa un gasto de inversión por parte de la concesionaria de hasta por \$459'000,000.00 (cuatrocientos cincuenta y nueve millones de pesos 00/100 valor presente, el cual no se encontraba previsto dentro de las condiciones originales del Título de Concesión y cuya recuperación provendrá de los flujos de la propia concesión.

Las obras adicionales se realizarán

conforme al proyecto ejecutivo, programa de obra y calendario de inversión que será desarrollado y presentado por la concesionaria a la dependencia para su aprobación,

Derivado de las modificaciones a las condiciones técnicas operativas y financieras de la concesión, relacionadas con las obligaciones de la concesionaria, construir, operar, conservar y mantener las obras adicionales, con la finalidad de mantener el equilibrio económico de la concesión, y tomando en cuenta los nuevos gastos, y las demás proyecciones financieras y operativas que consideren la rentabilidad de la concesión, es necesaria una reforma al periodo de vigencia de la misma, toda vez que la construcción, operación, conservación y mantenimiento de las obras adicionales, solo podría ser financiable con la certeza jurídica de que la concesionaria podrá explotar la concesión durante el tiempo suficiente para pagar los financiamientos y recuperar sus gastos, sin exceder el plazo máximo previsto en la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.

Conforme al modelo financiero revisado por la SCT, el periodo de vigencia de la concesión, sin exceder el plazo máximo previsto en la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, permitirá la concesionaria la recuperación de los gastos derivados de la construcción, operación, conservación y mantenimiento de las obras adicionales, con su rendimiento respectivo, una vez cubiertas las obligaciones establecidas en el propio Título de concesión para mantener en óptimas condiciones las Autopistas en Operación, obras que se describen y relacionan en la lista

que se agrega a la presente modificación.

La modificación al periodo de vigencia de la concesión para compensar los gastos destinados a la construcción, operación, conservación y mantenimiento de las obras adicionales encuadran en el segundo supuesto del tercer párrafo del artículo 6° de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, en razón de que, entre otras cosas: resulta patente que la carretera concesionada requiere de nuevas inversiones para su ampliación, mejorando con ello sus niveles de servicio en beneficio de los usuarios, pero ello no sería factible si el proyecto que se plantea no resulta viable para ser objeto de financiamiento, otorgar certeza jurídica que permita asegurar que la concesionaria podrá explotar la concesión durante un plazo suficiente para la recuperación de los créditos otorgados, sin exceder el plazo máximo previsto en la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.

Es por ello que de conformidad con el último párrafo de la Condición Décima Octava del Título de concesión, la SCT para efecto de que se cubran los compromisos y financiamientos adquiridos por la concesionaria para cumplir con las obligaciones establecidas en la referida concesión, quedará obligada a realizar todos los trámites necesarios ante las autoridades competentes a efecto de que los ingresos generados por la explotación de los tramos carreteros concesionados se destinen a cubrir tales compromisos y financiamientos hasta su liquidación total; la necesidad de realizar dichas obras adicionales no es atribuible a la concesiona-

ria y, sin embargo, esta última se responsabiliza por la construcción, operación, conservación y mantenimiento de las obras adicionales, durante toda la vigencia de la concesión.

Con base a las proyecciones relacionadas con la construcción, operación, conservación y mantenimiento de las obras adicionales que presentó la concesionaria y la SCT avaló, así como conforme al modelo financiero mismo que fue referido la consideración contenida en el párrafo anterior, a efecto de mantener el equilibrio económico de la concesión, es necesario otorgar una modificación al periodo de vigencia por doce años y trescientos sesenta y tres días adicionales a los considerados actualmente, sin que con ello se exceda el plazo máximo previsto en la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.

El esquema de financiamiento del proyecto de las obras adicionales presenta condiciones favorables para el Gobierno Federal. Esto se debe a que la infraestructura carretera al ser desarrollada será construida sin la utilización de los recursos públicos programados y presupuestados, lo cual permite al Gobierno Federal no tener que aportar recursos propios para construir, operar, conservar y mantener las obras adicionales y también utilizar su capacidad económica en la atención de otras necesidades que requieren de asistencia inmediata, particularmente en lo que a la población de más bajos recursos se refiere. Estas obras significarán un detonante importante de empleos en el Estado de San Luis Potosí, tanto en la etapa de construcción como en las etapas subsecuentes como es la de

operación, conservación y mantenimiento, con ello salvaguardando el equilibrio económico de la concesión a través de la modificación al periodo de vigencia de la concesión.

De igual forma, resulta eficiente desde el punto de vista económico, otorgar una modificación al periodo de vigencia de la concesión, con el objeto de incorporar al modelo financiero los gastos de inversión de las obras adicionales, las cuales son una obra de infraestructura distinta a las previstas en las Condiciones Cuarta y Vigésima Primera del Título de Concesión, por lo que se evitan las medidas compensatorias por la disminución en los ingresos de la concesión a que tendría derecho, en su caso, la concesionaria en términos de lo dispuesto en la citada Condición.

Las constancias que obran en el expediente administrativo correspondiente, a la fecha no se desprenden incumplimientos de carácter técnico, administrativo, financiero y legal en la concesión. Asimismo, que conforme a las evaluaciones del estado físico de la infraestructura que se realizan semestralmente por las áreas sustantivas de la dependencia conforme a la normatividad de la materia, se ha determinado que la misma se encuentra en condiciones adecuadas para su operación y explotación.

De todo lo expuesto, la SCT consideró conveniente modificar el Título de Concesión para que: la Concesionaria lleve a cabo la construcción, operación, conservación y mantenimiento de las obras adicionales; se otorgue una modificación al periodo de vigencia que no exceda el plazo máximo de sesenta

años previstos en la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, con la finalidad de mantener el equilibrio de la concesión.

Lo anterior, es concordante con los argumentos contenidos en la Exposición de Motivos de la Iniciativa que reformó el artículo 6 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal del 27 de abril de 2010, (Gaceta No. 127 de la Cámara de Senadores).

En ese sentido, fue procedente modificar la concesión en los términos que se precisan en el instrumento, con el objeto de permitir a la Concesionaria la recuperación de las inversiones.

Aunado a lo anterior, con escrito del Director General Adjunto de Formulación de Proyectos, informó al Director General Adjunto de Seguimiento de Concesiones de Autopistas, ambas áreas adscritas a la Dirección General de Desarrollo Carretero de la SCT, señalaron que:

“...derivado del análisis realizado a la petición y de los antecedentes documentales que se tienen de dicho proyecto, se concluye que en virtud de que el proyecto del Libramiento Norponiente de SLP es una autopista de altas especificaciones, con un tránsito estimado de 4,242 vehículos por día en términos operativos se justifica la construcción de los entronques de desnivel con el Periférico Poniente Antonio Rocha y con la Avenida Paseo de los Horizontes, con los cuales se garantiza que se atenderá la demanda a velocidades competitivas, con una amplia seguridad y con niveles de servicio buenos, tal como se detalla en la Justi-

ficación técnica de la construcción de entronques de Libramiento Norponiente de San Luis Potosí...”

La Concesionaria "Mexicana de Técnicos en Autopistas, S.A. de C.V.", en atención a los acercamientos que ha tenido el Gobierno del Estado de San Luis Potosí (SLP), para exponer la necesidad impulsar diversos proyectos de desarrollo económico e infraestructura, cuya realización impactará notablemente en el progreso del Estado, ha solicitado a la SCT, la ampliación de la concesión por 13 años restantes, para tener una vigencia de 60 años a partir de octubre de 1990.

En el caso de los libramientos de SLP, estos fueron diseñados para que los flujos de los corredores México-Nuevo Laredo y Manzanillo Tampico, que en su recorrido deben transitar por la ciudad de SLP, no entren a la ciudad congestionando y mezclándose con el tránsito local; sin embargo, existen viajeros que utilizan el corredor SLP-Occidente (Guadalajara, Lázaro Cárdenas) y que podrían utilizar el Libramiento Poniente, en su Arco Poniente.

En términos operativos, con cualquier maniobra que se realice dentro de una intersección, tal como desincorporación, incorporación o cruce, existirá un conflicto entre los usuarios que intervienen. El área de conflicto abarca la zona de influencia en la cual los usuarios que se aproximan pueden causar trastornos a los demás conductores, debido a las maniobras realizadas en la intersección, tales como cambio de carril, reducción de velocidad, mezcla de flujos y detención, cuando sea el caso. En una intersección a desnivel,

las maniobras se realizan mediante ramas o gazas.

La frecuencia de puntos de conflicto depende del volumen de tránsito que existe en cada trayectoria, la cual afecta la operación de los vehículos y aumenta la posibilidad de accidentes. Para resolver esta problemática se diseña el tipo de intersección a nivel o a desnivel, así como las áreas de maniobra que minimicen la probabilidad de accidentes.

Actualmente, para que los viajeros entren o salgan de la ciudad de SLP, provenientes de Guadalajara, Lagos de Moreno, Aguascalientes, etc. deben utilizar alrededor de 25 kilómetros de la carretera federal 80, en una zona de montaña, cuya velocidad de circulación es 40 km/hr. Dicho tramo cruz a cuatro núcleos poblacionales (Escalerillas, Mesa de los Conejos, Insurgentes y Pozuelos) y más de 12 centros escolares. Además, los 25 kilómetros tienen 72 topes para obligar a los usuarios del tramo carretero disminuir su velocidad.

Beneficios

Mejorar el nivel de servicio ofrecido a los usuarios, mediante la Norponiente de SLP, para dar fluidez al tránsito de largo itinerario que circula a través federal SLP-Lagos de Moreno y reducir el tránsito por las vialidades urbanas actuales.

Con la construcción del Libramiento Norponiente de SLP se mejorarán las condiciones de tránsito local y de largo itinerario, por lo que se ofrecerán varias ventajas para el usuario que consisten en:

- Aumentar las velocidades de operación, reduciéndose, los tiempos de recorrido.
- Reducir los costos de operación de los diferentes tipos de vehículos.
- Ofrecer comodidad y seguridad para los usuarios.
- Dar seguridad a los usuarios al reducirse la posibilidad de accidentes.
- Mejorar los niveles de servicio.
- Agilizar el traslado entre el centro del país y SLP, así como con otras entidades y localidades del noreste del país.

El conjunto de estas obras permitirá ampliar los beneficios del Libramiento Poniente, no solo para los viajeros de largo itinerario, sino también para los usuarios cuyo origen y destino es SLP-Occidente de México, quienes dispondrán de una nueva ruta que comprende:

- a) los 4 kilómetros de la vía "Paseo de los Horizontes" con velocidades de 80 km/hr., y
- b) el acceso al Arco Poniente de SLP con velocidades de recorrido de 110 km/hr.

Asimismo, y en virtud de que el proyecto del Libramiento Norponiente de SLP es una autopista de altas especificaciones, con un tránsito estimado de 4,242 vehículos por día; en términos

operativos se justifica la construcción de los entronques a desnivel con el Periférico Poniente Antonio Rocha y con la Avenida Paseo de los Horizontes, con los cuales se garantiza que se atenderá la demanda a velocidades competitivas, con una amplia seguridad y con niveles de servicio buenos. [\(Anexo SLP 9\)](#)

Con fecha 4 de marzo de 2016, la SCT y Mexicana de Técnicos en Autopistas, S.A. de C.V., formalizaron la Sexta Modificación al Título de la Concesión que le fue otorgado con fecha 15 de octubre de 1990, a fin de modificar el séptimo párrafo del rubro y adicionar tres párrafos a la Condición Cuarta de la Concesión, para quedar de la siguiente manera:

“CONCESIÓN

... El plazo de vigencia de la presente CONCESIÓN, incluyendo la presente modificación al periodo de vigencia, expira el 14 de octubre de 2050.

... CUARTA...

...Derivado de las modificaciones a las condiciones técnicas, operativas y financieras de la CONCESIÓN, relacionadas con la obligación de LA CONCESIONARIA establecidas en las Condiciones Cuarta y Vigésima Primera del TÍTULO DE CONCESIÓN, con la finalidad de mantener el equilibrio económico de la CONCESIÓN y tomando en cuenta las nuevas inversiones, los costos futuros de ampliación y mejoramiento y las demás proyecciones financieras y operativas que consideren la rentabilidad de la CONCESIÓN, en este acto LA SECRETARÍA otorga a LA CONCESIONARIA una

modificación al periodo de vigencia de la CONCESIÓN, sin exceder la vigencia máxima que establece la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, por lo que el periodo de vigencia de la presente CONCESIÓN expirará el 14 de octubre de 2050, a fin de que dicha modificación le permita a LA CONCESIONARIA cumplir con sus obligaciones y realizar el pago de: (i) la totalidad de los financiamientos asumidos para la construcción de las obras objeto de la presente CONCESIÓN; (ii) las inversiones que realice LA CONCESIONARIA conforme a la presente CONCESIÓN, y esta modificación, junto con su rendimiento correspondiente, y (iii) se paguen todas y cada una de las obligaciones o responsabilidades que se encuentren garantizadas con los derechos de cobro de las cuotas de peaje de la carretera concesionada.

Al término del periodo de vigencia señalado en el primer párrafo de la presente Condición, los tramos carreteros objeto de la CONCESIÓN, así como los bienes afectos a la explotación de la vía concesionada, revertirán a favor del Gobierno Federal en buen estado y libres de todo gravamen, en términos de lo dispuesto por el artículo 18 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, sin que LA SECRETARÍA asuma obligaciones con LA CONCESIONARIA, sus acreedores o cualquier otro tercero, relacionadas con las obligaciones que se indican en la Condición Cuarta del TÍTULO DE CONCESIÓN. En este sentido, LA CONCESIONARIA acepta que, al término del periodo de vigencia de la CONCESIÓN, cualquier cantidad pendiente de pago y/o sus inversiones y/o rendimientos por recuperar, y las que, en su

caso, surjan en el plazo remanente de la CONCESIÓN, habrán quedado completamente saldadas para efectos del presente TÍTULO DE CONCESIÓN”.

Para modificar los Anexos de la Concesión, en términos que se establecen los documentos que se adjuntaron a la modificación como Anexos “A” y “B”, respectivamente.

Las demás Condiciones contenidas en el Título de Concesión, sus modificaciones y Anexos se mantendrán vigentes en sus términos, que dicha modificación formara de manera alguna, novación a los derechos y obligaciones previamente adquiridos por la Concesionaria. ([Anexo SLP 7](#))

El 18 de diciembre de 2015, el Representante Legal de la Concesionaria envió al Titular de la SCT el escrito conteniendo la solicitud de prórroga al plazo de vigencia de la concesión, a fin de que ésta termine el 17 de octubre de 2050.

Asimismo, con escrito de fecha 21 de diciembre de 2015, el Gobernador Constitucional del Estado de San Luis Potosí, envió al Titular de la SCT escrito S/N, con el que le solicitó:

“...una de mis prioridades como Gobernador del Estado de San Luis Potosí, es el impulso al desarrollo económico; para lo cual, la realización de obras de infraestructura en materia de comunicaciones es de vital importancia.

...a efecto de solicitarle de manera muy respetuosa, que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a su digno cargo, lleve a cabo el análisis de

la posibilidad de conceder una ampliación al término de la vigencia de la concesión que fuera otorgada por el Gobierno Federal el 15 de octubre de 1990, a favor de la empresa denominada Mexicana de Técnicos en Autopistas S.A. de C.V.

Dicha ampliación permitirá a la empresa concesionaria vierta recursos propios en la realización de proyectos estratégicos en obras de infraestructura carretera, relacionadas con la propia concesión; aportando así a los objetivos que mi administración se ha trazado...

...se posibilitaría el que la entidad no distraiga recursos propios para esos proyectos...” ([Anexo SLP 8](#))

Con volante E1000015-5640-5 de fecha 28 de diciembre de 2015 el Director General de Desarrollo Carretero de la SCT envió el volante al Director General Adjunto de Seguimiento de Concesiones de Autopistas de la SCT, con el que le informó a esa Dirección de la petición realizada por el Representante Legal de la Concesionaria, y solicitándole emitiera la respuesta correspondiente. ([Anexo SLP 9](#))

Mediante Memorándum No. 007 de fecha 16 de febrero de 2016 el Director General Adjunto de Seguimiento de Concesiones de Autopistas, solicitó al Subdirector de Seguimiento de Obligaciones ambas áreas pertenecientes a la Dirección General de Carreteras de la SCT que le informará si se advertía algún incumplimiento en las obligaciones de acuerdo al Título de Concesión, a fin de que esa Dirección General Adjunta, contará con elementos suficientes que permitieran autorizar la solici-

tud de la Concesionaria, respecto la solicitud de ampliación al plazo de la vigencia inicialmente otorgada. ([Anexo SLP 10](#))

Con el escrito 3.4.2.-012 de fecha 16 de febrero de 2016, el Director General Adjunto de Seguimiento de Concesiones de Autopistas, envió al Director General Adjunto de Formulación de Proyectos, ambas áreas adscritas a la Dirección General de Desarrollo Carretero de la SCT, en el cual le requirió, que a fin de que la Dirección General referida contara con los elementos suficientes que le permitieran autorizar la modificación solicitada por la Concesionaria referente al plazo de la vigencia, le solicitaba que:

“Se analice la propuesta de proyectos a ejecutar como nuevas inversiones y se emita un Dictamen con la Justificación Técnica sobre la construcción de los entronques en el Libramiento Norponiente de San Luis Potosí.

... el estudio “Estimación de Tráfico e Ingresos Tramo Libramiento Poniente SLP” elaborado por la empresa Steer Davies & Gleave México, S.A. de C.V., dando su visto bueno sobre la metodología y resultados”.

Mediante escrito 3.4.2.-013 de fecha 22 de febrero de 2016, el Director General Adjunto de Seguimiento de Concesiones de Autopistas, envió al Director General Adjunto de Supervisión Física de Autopistas, dichas áreas adscritas a la Dirección General de Desarrollo Carretero de la SCT, indicándoles que para que la referida Dirección General cuente con los elementos suficientes que le permitan autorizar la modificación solicitada por la

Concesionaria respecto al plazo de la vigencia, se requiere de:

“...se analice técnicamente la propuesta a ejecutar con nuevas inversiones, y que se emita una opinión sobre viabilidad presupuestal para ejecutar las obras, así como informar sobre el cumplimiento de las obligaciones de carácter técnico (Conservación y Mantenimiento) de acuerdo al Título de Concesión”.

El Director General Adjunto de Supervisión Física de Autopistas comunicó al Director General Adjunto de Seguimiento de Concesiones de Autopistas ambas áreas de la Dirección General de Desarrollo Carretero de la SCT, a través del escrito 3.4.3.-262 de fecha 26 de febrero de 2016, que respecto a la construcción de la conexión Libramiento Poniente con Periférico Poniente Antonio Rocha Cordero y del puente de cuatro carriles, consistente en estructura de concreto, obras de drenaje, complementarias, etcétera, que:

“...que los montos son unos presupuestos basados en anteproyectos, y con costos paramétricos, los cuales se consideran razonables.

El monto de la inversión definitivo será evaluado una vez que se cuente con el proyecto ejecutivo autorizado por esta Secretaría de Comunicaciones y Transportes, así como la expresión del presupuesto, en Precios Unitarios, cantidades e importes expresados en la forma E-7”. ([Anexo SLP 11](#))

A través del escrito 3.4.1.-165 de fecha 16 de febrero de 2016, el Director General Adjunto de Formulación de Proyectos informó al Director General ad-

junto de Seguimiento de Concesiones de Autopistas, ambas áreas de la Dirección General de Desarrollo Carretero de la SCT, que *“...la metodología adoptada para la realización del estudio contiene todas las etapas necesarias y aplica las mejores prácticas para obtener los aforos e ingresos del proyecto con un alto grado de certidumbre. La ubicación e información obtenida de los estudios de campo es suficiente para conocer la movilidad de la zona. El modelo de simulación se construyó con los estándares...el estudio de demanda es válido para sustentar la información necesaria para las modificaciones al título de concesión correspondiente”*. ([Anexo SLP 12](#))

Modelo Financiero realizado por Banca de Inversión MTH Capital ([Anexo SLP 14](#))

Con el escrito de fecha 28 de septiembre de 2016, el Representante Legal de MTH Capital Partners, S.C. envió al Director General Adjunto de Seguimiento de Concesiones de Autopistas de la Dirección General de Desarrollo Carretero de la SCT, en el que señaló que de acuerdo a la solicitud efectuada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, se había realizado el análisis al modelo financiero relativo a la ampliación del Título de Concesión del Libramiento Oriente y Poniente de San Luis Potosí, con la finalidad de que se realizará una inversión adicional en el proyecto, en función de ello, se concluyó:

“ ...

La Concesionaria aplicó la metodología y los supuestos descritos... para construir la proyección del flujo financiero

de la Concesión de julio de 2015 hasta la nueva fecha de terminación de la Concesión en octubre de 2050.

...la Concesionaria consideró el Flujo Disponible para Accionistas de la fecha de terminación del Título de Concesión que se determinó en el Tercer Convenio Modificatorio, la cual era 17 de octubre de 2037 hasta la nueva fecha de terminación establecida en el Sexto Convenio Modificatorio (octubre de 2050), para poder determinar el Monto de Inversión Adicional.

El procedimiento aplicado por la Concesionaria para determinar lo anterior, consistió en descontar el Flujo Disponible para Accionistas mencionado en el inciso anterior, a una tasa del 10.01%. Dicho ejercicio arroja como resultado el valor presente del Flujo Disponible para Accionistas el cual se utiliza para determinar el monto máximo de las obras adicionales.

El valor presente obtenido es \$459 millones de pesos, importe que se determinó como el Monto de Inversión Adicional en el Sexto Convenio Modificatorio”.

Estudio de Demanda realizado por la empresa Steer Davies & Gleave México, S.A. de C.V., *“Estimación de Tráfico e Ingresos Tramo Libramiento Poniente SLP”*. ([Anexo SLP 15](#))

Con escrito 3.4.3.-0303 emitido el 29 de febrero de 2016 por el Director General Adjunto de Supervisión Física de Autopistas comunicó al Director General Adjunto de Seguimiento de Concesiones de Autopistas, ambas áreas de la Dirección General de Desarrollo Carretero de la SCT, que:

“...respecto al seguimiento de la conservación del tramo, se puede constatar que la concesionaria del Libramiento, ha dado cumplimiento con la entrega de: programas anuales de conservación y mantenimiento, avances de las actividades programadas para su conservación, atención a las diferencias observadas durante los recorridos de inspección por parte de la Secretaría...

... esta Dirección General Adjunta de Supervisión Física de Autopistas no advierte incumplimiento en materia de conservación y mantenimiento...”

Asimismo, se adjuntó el dictamen jurídico de fecha 29 de febrero de 2016, emitido por el Director General Adjunto de Seguimiento de Concesiones de Autopistas y el Subdirector de Seguimiento de Obligaciones, ambos pertenecientes a la Dirección General de Desarrollo Carretero de la SCT, en el que señalaron que conforme a los antecedentes, fundamentos jurídicos y considerandos se emitió el Dictamen favorable, con respecto a la viabilidad técnica, financiera, legal y administrativa, para que se llevará a cabo la Sexta Modificación al Título de Concesión. [\(Anexo SLP 18\)](#)

Con Memorándum No. 008 de fecha 19 de febrero de 2016, el Subdirector de Seguimiento de Obligaciones informó al Director General Adjunto de Seguimiento de Concesiones de Autopistas, ambas de la Dirección General de Desarrollo Carretero de la SCT, informó que *“se procedió a revisar y analizar el contenido del Título de Concesión, así como los expedientes documentales y digitales que se tienen en*

mi poder, determinando que no se tiene incumplimiento por parte de la Concesionaria”.

En relación con el párrafo anterior, el Director Adjunto de Seguimiento de Concesiones de Autopistas envió al Director General de Desarrollo Carretero de la SCT, el escrito 3.4.2.-132 de fecha 29 de febrero de 2016, para informarle que, se había realizado la revisión al estado que guardó el cumplimiento de las obligaciones de la Concesionaria en relación al Título de Concesión y sus correspondientes modificaciones, habiéndose concluido que a esa fecha no se advirtieron incumplimientos de carácter administrativo, financiero y legal; así como técnico, conforme a lo señalado por la Dirección General Adjunta de Supervisión Física de Autopistas, por lo que se determinó que la misma se encontraba en condiciones para su operación y explotación.

Dictamen jurídico de fecha 29 de febrero de 2016, emitido por el Director General Adjunto de Seguimiento de Concesiones de Autopistas y el Subdirector de Seguimiento de Obligaciones, ambos pertenecientes a la Dirección General de Desarrollo Carretero de la SCT, en el que señalaron que conforme a los antecedentes, fundamentos jurídicos y considerandos se emitió el Dictamen favorable, con respecto a la viabilidad técnica, financiera, legal y administrativa, para que se llevará a cabo la Sexta Modificación al Título de Concesión. [\(Anexo SLP 18\)](#)

A través del Memorándum No. 218 BIS de fecha 4 de julio de 2016, el Director de Asuntos Jurídicos y Legales remitió

el Dictamen Legal en original que el Despacho Élan Consultores y Servicios, S.C., realizó respecto a la factibilidad jurídica de la sexta modificación al Título de Concesión, señalando que conforme a lo previsto en el artículo 6 de la Ley de Caminos, Puentes y Auto-transporte Federal, no existía impedimento legal para otorgar la modificación a la Concesión, respecto a la ampliación por 13 años adicionales al periodo de vigencia de la concesión; así como como la opinión de la viabilidad jurídica, indicando que para éste último fue viable desde el punto de vista de política pública. ([Anexo SLP 19](#))

Oficio 3.4.-0238 de fecha 1 de marzo de 2016, emitido por el Director General de Desarrollo Carretero al Titular de la Unidad de Asuntos Jurídicos, ambos de la SCT, con el cual le informó que a fin de que se determinará la viabilidad jurídica y en su caso continuar con el trámite correspondiente para la firma de la Sexta Modificación al Título de Concesión, le remitió el proyecto de dicha modificación, toda vez que de acuerdo con el dictamen técnico emitido fue viable realizar la modificación a la ampliación al periodo de vigencia de la Concesión.

Con copia del oficio 3.4.-0238 de fecha 1 de marzo de 2016, emitido por el Director General de Desarrollo Carretero al Titular de la Unidad de Asuntos Jurídicos, ambos de la SCT, se le informó al Titular de la SCT, que a fin de que se determinará la viabilidad jurídica y en su caso continuar con el trámite correspondiente para la firma de la Sexta Modificación al Título de Concesión, se remitió el proyecto de dicha modificación y así continuar con la am-

pliación al periodo de vigencia de la Concesión. ([Anexo SLP 20](#))

Asimismo, con copia del oficio 3.4.-0238 de fecha 1 de marzo de 2016, se le comunicó al Subsecretario de Infraestructura de la SCT, que a fin de que se determinará la viabilidad jurídica y en su caso continuar con el trámite correspondiente para la firma de la Sexta Modificación al Título de Concesión, se remitió el proyecto de dicha modificación y así proceder con la ampliación al periodo de vigencia de la Concesión.

Oficio 3.4.-0238 de fecha 3 de marzo de 2016, el Director General Adjunto Normativo de la Unidad de Asuntos Jurídicos de la SCT, notificó al Director General de Desarrollo Carretero, también de la SCT, que le adjuntaba el original del dictamen técnico que fue autorizado por el Titular de la Unidad de Asuntos Jurídicos y elaborado por el Director General Adjunto Normativo y el Director General Adjunto Técnico pertenecientes a la Unidad de Asuntos Jurídicos. ([Anexo SLP 20](#))

Con documento DGALT 162/16 de fecha 25 de mayo de 2016, la Directora General Adjunta Legal y de Transparencia de la Subsecretaría de Infraestructura, comunicó al Director General de Desarrollo Carretero, ambos de la SCT, que le enviaba dos tantos en original debidamente formalizados, para que uno de ellos, fuera entregado a la Concesionaria, para los efectos jurídico administrativos correspondientes. ([Anexo SLP 21](#))

Con oficio 3.4.2.153 de fecha 26 de mayo de 2016, el Director General Adjunto de Seguimiento de Concesiones

de Autopistas de la Dirección General de Desarrollo Carretero de la SCT, entregó el instrumento jurídico de la Sexta Modificación al Título de Concesión,

debidamente formalizado. ([Anexo SLP 22](#))

VIII. Seguimiento y Control

Derivado de las auditorías practicadas a la Dirección General de Desarrollo Carretero por el período de 2013 – 2016 por las diferentes instancias fis-

calizadoras, las observaciones determinadas en las cuentas públicas correspondientes, fueron atendidas y solventadas.

IX. Resultados

La construcción del Libramiento de San Luis Potosí y sus modificaciones y su excelente operación ha representado un desfogue para el transporte de carga que generalmente se desplazaba por la zona metropolitana de San Luis Potosí, gracias a este libramiento se ha incrementado considerablemente el desplazamiento de camiones de carga, que de acuerdo a datos proporcionados por la administradora, se ha reflejado en la disminución de accidentes viales que anteriormente se registraban en el boulevard, además de reducir los daños causados en las vialidades que no estaban diseñadas para la circulación de transportes de carga.

Este Libramiento ha sido catalogado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes como uno de los mejores en condiciones de seguridad y metodo-

logía, manteniendo cada una de las recomendaciones y lineamientos que la dependencia exige para el beneficio de los usuarios.

Además, se reporta que la autopista se ha distinguido por no registrar sucesos lamentables en materia de seguridad o algún tipo de delito, esto gracias a la coordinación que existe con las corporaciones policiacas.

Se han implementado estrategias de manera permanente para la prevención de accidentes, correcta señalización y calidad y mantenimiento de los pavimentos.

X. Resumen Ejecutivo

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

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

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

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

Ahora, nuestro país cuenta con modernas autopistas y carreteras que

contribuyen a reducir tiempos de traslado y costos logísticos, a brindar mayor seguridad al transporte de mercancías y a la movilidad de pasajeros.

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

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

XI. Anexos

Anexo SLP 1	Título de Concesión 15 10 90.
Anexo SLP 2	Primera Modificación.
Anexo SLP 3	Segunda Modificación.
Anexo SLP 4	Tercera Modificación.
Anexo SLP 5	Cuarta Modificación.
Anexo SLP 6	Quinta Modificación.
Anexo SLP 7	Sexta Modificación al Título Concesión y Designación SCT.
Anexo SLP 8	Solicitud de Modificación.
Anexo SLP 9	Justificación de Proyecto de Modificación.
Anexo SLP 10	Evidencia para Detonar la Modificación.
Anexo SLP 11	Evidencia para Detonar las Áreas.
Anexo SLP 12	Estudio de Demanda.
Anexo SLP 13	Oficio 165 Vo. Bo. Estudio de Demanda.
Anexo SLP 14	Modelo Financiero.
Anexo SLP 16	Viabilidad Financiera.
Anexo SLP 17	Cumplimiento de Obligaciones.
Anexo SLP 18	Oficio cumplimiento de Obligaciones.
Anexo SLP 19	Dictamen jurídico y VoBo de la DJyL.
Anexo SLP 20	Solicitud de Viabilidad Jurídica.
Anexo SLP 21	Viabilidad Jurídica.
Anexo SLP 22	Aviso al Subsecretario.
Anexo SLP 23	Oficio de Entrega.