

Autopista Río Verde – Ciudad Valles

1a 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	6
I.6.	Principales Características Técnicas	6
I.7.	Unidades Administrativas Participantes	7
I.8.	Nombre del Titular	7
II.	Fundamento Legal de la Memoria Documental.....	8
II.1.	Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos	9
II.2.	Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública	10
II.3.	Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública	10
II.4.	Ley Orgánica de la Administración Pública Federal	11
II.5.	Acuerdo por el que se establecen los Lineamientos Generales para la Regulación de los Procesos de Entrega-Recepción y de Rendición de Cuentas de la Administración Pública Federal	11
II.6.	Manual Ejecutivo para la Entrega-Recepción y Rendición de Cuentas 2012-2018, publicado en la página de la Secretaría de la Función Pública el 29 de noviembre de 2017.....	11
III.	Antecedentes	13
IV.	Marco Normativo	14
IV.1.	Ley Orgánica de la Administración Pública Federal	14
IV.2.	Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal	14
IV.3.	Ley General de Bienes Nacionales.....	14
IV.4.	Ley de Vías Generales de Comunicación.....	15
IV.5.	Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. 15	15
V.	Vinculación con Documentos Rectores de la Planeación Nacional ..	16
V.1.	Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018	16
V.2.	Programa Nacional de Infraestructura alineado con las metas del PND ..	18
VI.	Síntesis Ejecutiva	19
VII.	Acciones Realizadas	21
VII.1.	Acciones operativas.....	21
VIII.	Seguimiento y Control	24



IX.	Resultados	25
X.	Resumen Ejecutivo.....	27
XI	Anexos.....	28

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 Primera Modificación al Título de Concesión de la Autopista Río Verde – Ciudad Valles, otorgado a la Concesionaria ICA San Luis, S.A. de C.V.

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

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>.

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 conceptualización y ejecución de la concesión para operar; conservar, mantener, modernizar y ampliar el tramo Río Verde - Rayón, de 36.60 km., de Longitud; construir, operar, explotar, conservar y mantener el tramo 2, Rayón – La Pitahaya, de 68.58 km. De longitud; y operar, conservar, mantener, modernizar y ampliar el tramo 3, La Pitahaya – Ciudad Valles de 8.0 km. de Longitud; de la carretera de jurisdicción federal Río Verde – Ciudad Valles de 113.180 km. de Longitud, en el Estado de San Luis Potosí.

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 mis-

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).

mo 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.

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

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

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

I.1. Nombre

Primera Modificación al Título de Concesión de la Autopista Río Verde – Ciudad Valles.

I.2. Descripción

La Concesión de la Autopista Río Verde – Ciudad Valles para operar; conservar, mantener, modernizar y am-

pliar el tramo Rio Verde - Rayón, de 36.60 km., de Longitud; construir, operar, explotar, conservar y mantener el tramo 2, Rayón – La Pitahaya, de 68.58 km. de longitud; y operar, conservar, mantener, modernizar y ampliar el tramo 3, La Pitahaya – Ciudad Valles de 8.0 km. de Longitud; de la carretera de jurisdicción federal Rio Verde – Ciudad Valles de 113.180 km. de Longitud, en el Estado de San Luis Potosí.

Se llevó a cabo la Primera Modificación al Título de Concesión (26 de marzo de 2014), la cual contemplo lo siguiente:

- I. Se otorga una prórroga de vigencia de la Concesión por 20 años por lo que respecta al tramo 2 de Carretera existente y proyecto, por lo cual expirará el 8 de agosto de 2047 y de 4 años adicionales por lo que respecta a los Tramos 1 y 3 Carretera Proyecto y Existente, que expirará el 8 de agosto de 2031, para que el Concesionario cumpla con las obligaciones económicas financieras previstas en el Título de Concesión, así como para la recuperación de los costos adicionales que se generaron como consecuencia de las reprogramaciones en la etapa de construcción del proyecto,
- II. Se autoriza un incremento de 10%, de acuerdo a las “Bases de Regulación Tarifaria”

I.3. Objetivo de la Memoria Documental

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

I.4. Periodo de Vigencia que se Documenta

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

Fechas relevantes:

Firma del contrato (Título original): 8 de agosto de 2007.

Primera Modificación: 26 de marzo de 2014.

I.5. Ubicación Geográfica

Estado de San Luis Potosí.

I.6. Principales Características Técnicas

La Autopista de Río Verde – Ciudad Valles en San Luis Potosí forma parte del corredor Manzanillo-Tampico con ramal a Lázaro Cárdenas y Ecuandu-

reo, y cuya inversión fue de tres mil 792.2 millones de pesos.

A través del esquema Proyecto de Prestación de Servicios (PPS), la vialidad, de 113.2 kilómetros, incluyó la modernización de la carretera existente dividida en tres tramos: mantenimiento y conservación del tramo ampliado Río Verde-Rayón, de 36.6 kilómetros; la construcción del tramo nuevo de dos carriles Rayón-La Pitahaya, de 68.6 kilómetros que operará como carretera de cuota y La Pitahaya – Ciudad Valles de 8.0 km.

Por la carretera Río Verde-Ciudad Valles se estimó un tránsito diario promedio de cuatro mil vehículos, cuyo recorrido se podría realizar con una reducción de 40 minutos, al pasar de una hora con 45 minutos a una hora con 05 minutos, de tal manera que se agilizaría la circulación de la zona centro hacia el Golfo de México y de manera particular de Tampico y Altamira.⁴

Posteriormente, el 12 de septiembre de 2013 la SCT entregó la autopista Rioverde a Ciudad Valles, en la Huasteca potosina, una vía que tuvo una inversión de alrededor de los 5 mil 200 millones de pesos, de los que 2 mil fueron ejercidos durante la actual Administración.

"Autopistas como esta, conllevan una importante derrama de recursos sobre los lugares que comunican. Se estima que 60% de la inversión realizada para cons-

truir las se queda en los lugares por los que cruza, en forma de empleos, compra de materiales, de tierra y de servicios, lo que beneficia, sin duda, a las familias de la región, el comercio nacional y con el comercio con otros países, y así como con el centro y el occidente de México", afirmó durante su discurso el titular de la SCT⁵.

I.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.

⁴ <http://www.sct.gob.mx/despliegas-noticias/articulo/inauguran-la-carretera-rio-verde-ciudad-valles/>.

⁵ <http://obrasweb.mx/construccion/2013/09/12/la-sct-inauguro-la-autopista-de-rioverde-ciudad-valles>

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,

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.

cómo se hizo y los resultados que se obtuvieron.

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

II.1. Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos

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

Artículo 25.

Este Artículo establece:

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

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

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

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

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

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

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

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

Artículo 134

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

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

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

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

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

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

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

...

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

..

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

..

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

II.4. Ley Orgánica de la Administración Pública Federal

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

II.5. Acuerdo por el que se establecen los Lineamientos Generales para la Regulación de los Procesos de Entrega-Recepción y de Rendición de Cuentas de la Administración Pública 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 SCT el 8 de agosto de 2007 celebró con la Concesionaria, el Título de Concesión por un periodo de 20 años, para operar, conservar, mantener, modernizar y ampliar el tramo 1, Rio Verde – Rayón, de 36.60 km. (treinta y seis kilómetros con seiscientos metros) de longitud (TC1); construir, operar, explotar, conservar y mantener el tramo 2, Rayón – La Pitahaya de 68.58 km. (sesenta y ocho kilómetros con quinientos ochenta metros) de longitud (TC2); y operar, conservar, mantener, modernizar y ampliar el tramo 3, La Pitahaya – Ciudad Valles de 8.0 km. (ocho kilómetros) de longitud (TC3); todos pertenecientes a la carretera de jurisdicción federal Rio Verde – Ciudad Valles en el Estado de San Luis Potosí, con una distancia total de 113.18 km. (ciento trece kilómetros con dieciocho metros).

El 4 de noviembre de 2008, mediante el oficio número 3.4.104.-888, la SCT a través de la Dirección General de Desarrollo Carretero le comunicó a la Concesionaria que emitió el Certificado de inicio de operaciones, en virtud que dio cumplimiento a las condiciones establecidas en el contrato SCT-PPS-05-

0727 de prestación de servicios de largo plazo, y en particular al Aviso de inicio de operaciones y mantenimiento de las secciones de los Tramos TC1 y TC3. ([Anexo RV-1](#))

La SCT y la Concesionaria el 10 de octubre de 2008 llevaron a cabo el Acta Entrega-Recepción, para hacer constar que la Secretaría realizó la entrega de los Tramos carreteros TC1 Rio Verde – Rayón de 36.60 km y TC3 La Pitahaya – Ciudad Valles de 8 km, y el representante legal de la empresa ICA San Luis, S.A de C.V., manifestó que los recibió. ([Anexo RV-3 y Anexo RV-12](#))

La Junta Estatal de Caminos del Gobierno de San Luis Potosí, suscribió la propuesta del Programa de entregas del Derecho de Vía de la Carretera Rio Verde - Ciudad Valles del mismo Estado, el que se contempló que la Concesionaria tendría a su disposición el derecho de vía liberado a partir del 17 de octubre de 2008. ([Anexo RV-4](#))

IV. Marco Normativo

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

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

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

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

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

IV.3. Ley General de Bienes Nacionales

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

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

IV.4. Ley de Vías Generales de Comunicación

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

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

...

III. Otorgamiento, interpretación y cumplimiento de concesiones;

...

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

...

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

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

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

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

V. Vinculación con Documentos Rectores de la Planeación Nacional

V.1. Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Meta Nacional IV – México Próspero		
Objetivos de la Meta Nacional	Estrategia del Objetivo de la Meta Nacional	Objetivo del Programa Sectorial
4.9 Contar con una infraestructura de transporte que se refleje en menores costos para realizar la actividad económica.	4.9.1. Modernizar, ampliar y conservar la infraestructura de los diferentes modos de transporte, así como mejorar su conectividad bajo criterios estratégicos de eficiencia.	<ol style="list-style-type: none"> 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 programas derivados del Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 10 de junio de 2013, en los cuales se esta-

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

Comunicaciones y Transportes

Objetivo

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

Estrategias

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

VI. Síntesis Ejecutiva

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 operando, conservando, manteniendo, modernizado y ampliar el tramo 1, Rio Verde – Rayón, de 36.60 km. (treinta y seis kilómetros con seiscientos metros) de longitud (TC1); construir, operar, explotar, conservar y mantener el tramo 2, Rayón – La Pitahaya de 68.58 km (sesenta y ocho kilómetros con quinientos ochenta metros) de longitud (TC2); y operar, conservar, mantener, modernizar y ampliar el tramo 3, La Pitahaya – Ciudad Valles de 8.0 km (ocho kilómetros) de longitud (TC3); todos pertenecientes a la carretera de jurisdicción federal Rio Verde – Ciudad Valles en el Estado de San Luis Potosí, con una distancia total de 113.18 km. (ciento trece kilómetros con dieciocho metros). ([Anexo RV-I](#))

Con fecha 16 de noviembre de 2012, la Concesionaria, remitió al Director General de Desarrollo Carretero, su solicitud para llevar a cabo la modificación al Título de concesión celebrado el 8 de agosto de 2007, en razón de la falta de la Liberación del derecho de vía de los kilómetros 61+700 al 62+800, del subtramo 6 y del derecho de vía adicional del entronque Tamasapo, los trabajos se detuvieron a partir del 23

de diciembre de 2009, por lo que no fue posible reubicar el equipo en otro subtramo, situación que le ocasionó retrasos no imputables a la Concesionaria y que le generó sobrecostos. ([Anexo RV-13](#))

El 30 de noviembre 2012, el Titular de la SCT mediante el oficio número 1.-264, notificó al Representante Legal de la Concesionaria, que en particular a su comunicado del 16 de noviembre de 2012, citado en párrafos anteriores, y una vez analizados los planteamientos, esa Secretaría se encontraba tramitando el procedimiento para realizar la Modificación al Título de Concesión, y por lo que respecta al planteamiento SEXTO del escrito de la Concesionaria, debía presentar los documentos que sustentaban la modificación propuesta a efecto de iniciar el proceso de evaluación y revisión solicitado. ([Anexo RV-24](#))

Mediante escrito sin referencia fechado el 19 de diciembre de 2012, la Concesionaria conforme a la problemática antes mencionada, solicitó a la SCT, dar inicio al Procedimiento de revisión del Contrato PPS con el objeto de incrementar el pago a que tenía derecho en base a dicho Contrato y la modificación al Título de Concesión con el fin de restablecer el reequilibrio económico del proyecto. ([Anexo RV-25](#))

Con fecha 26 de agosto de 2014, El Subsecretario de Infraestructura de la SCT y el Representante Legal de la

Concesionaria, en la misma fecha citada anteriormente suscribieron el documento denominado Bases de Regulación Tarifaria del tramo Rayón – La Pitahaya de 68.5 kilómetros, con el cual se sujetaría la tarifa promedio máxima de la explotación de dicho tramo. ([Anexo RV-27](#))

VII. Acciones Realizadas

VII.1. Acciones operativas

La Concesionaria con el oficio RVCV-SCT-009-2010 de fecha 18 de enero de 2010, informó al Representante de la SCT, que derivado de la falta de la Liberación del derecho de vía de los kilómetros 61+700 al 62+800, del subtramo 6 y del derecho de vía adicional del entronque Tamasapo, los trabajos se detuvieron a partir del 23 de diciembre de 2009, por lo que no fue posible reubicar el equipo en otro subtramo, situación que le ocasionó retrasos no imputables a la Concesionaria y que le generó sobrecostos. ([Anexo RV-13](#))

El Apoderado Legal de la Concesionaria con el oficio número CI-II-RV-GC-086-10 del 11 de mayo de 2010, solicitó al Representante de la SCT en San Luis Potosí, autorizar la reprogramación de la concesión que le fue otorgada, con una fecha tentativa al 30 de julio de 2011, en virtud de los múltiples problemas que tuvo en cuanto a la obtención del derecho de vía, permisos de Medio Ambiente y autorizaciones de otras dependencias y particulares. ([Anexo RV-14](#))

El Coordinador de Proyectos para Prestación de Servicios adscrito a la Dirección General de Desarrollo Carretero de la SCT, a través del oficio número 3.4.104.-395 del 13 de mayo de 2010, y en respuesta al similar citado en el párrafo anterior, le informó a la Concesionaria que en principio consi-

deró procedente la reprogramación requerida, la cual estaba sujeta a que presentará el Programa detallado, mediante un procedimiento de revisión, de conformidad con lo señalado en la Condición Décima del Contrato de servicios a largo plazo. ([Anexo RV-15](#))

El 20 de septiembre de 2010 mediante el oficio número RVCV-SCT-138-2010, la Concesionaria, entregó al Representante designado y residente en Ciudad Valles San Luis Potosí de la SCT, en archivo electrónico el Programa de Construcción real ejecutado hasta el mes de agosto de ese mismo año, así como el concentrado de estimaciones desglosado por mes y concepto. ([Anexo RV-16](#))

En relación al escrito citado anteriormente, el Representante designado y residente en Ciudad Valles San Luis Potosí de la SCT, mediante el oficio número CSCT-6.23.411.01.034 PPS/10 del 18 de octubre de 2010, le informó a la Concesionaria, que el 14 del mismo mes y año fueron conciliados los Programas de Construcción del Tramo TC2 y de Modernización de los Tramos TC1 y TC3, con fecha de conclusión a julio de 2011, y que conforme a sus facultades otorgó la no objeción a la citada reprogramación. ([Anexo RV-17](#))

Con oficio número RVCV-SCT-155-2011 de fecha 14 de julio de 2011, la Concesionaria, solicitó a la SCT a tra-

vés del representante designado en Ciudad Valles San Luis Potosí, una nueva reprogramación para la modernización y construcción motivo del objeto de la concesión, indicando como fecha tentativa el 31 de marzo de 2012, debido a los múltiples problemas para la obtención del Derecho de vía, de los permisos del Medio Ambiente y autorizaciones de otras dependencias federales y particulares. ([Anexo RV-18](#))

El Representante designado y residente en Ciudad Valles San Luis Potosí de la SCT, mediante el oficio número CSCT-6.23.411.01.089 PPS/10 de fecha 21 de julio de 2010, dio respuesta al oficio citado en el párrafo anterior, expresando que el 18 de julio del mismo año, concilio con la Concesionaria los Programas de Construcción del Tramo TC2 y el de Modernización de los Tramos TC2 y TC3, con fecha de terminación a marzo de 2012, por lo que de conformidad al uso de sus facultades, notificó la no objeción a la citada reprogramación. ([Anexo RV-19](#))

El 15 de febrero de 2012 con el oficio número RVCV-SCT-034-2012, la Concesionaria, solicitó al Representante designado y residente en Ciudad Valles San Luis Potosí de la SCT, autorizar otra reprogramación para la modernización y construcción del proyecto carretero motivo de la concesión, indicando como fecha de terminación a septiembre de 2012, en virtud de que a esa fecha no contaba con el Derecho de vía liberado al 100%. ([Anexo RV-20](#))

Mediante escrito RVCV-SCT-244-2012 de fecha 7 de noviembre de 2012, la concesionaria, solicitó nuevamente a la

SCT la autorización de la reprogramación de las obras con una nueva fecha de terminación al 31 de marzo de 2013, debido a la problemática derivada de la falta de liberación del Derecho de Vía necesario para la Modernización y Ampliación de la Carretera existente, TC1 y TC3, así como a la Construcción del tramo TC2 del proyecto, en virtud de las afectaciones e interferencias en el Programa de Obra, y las de tipo social que generaron la modificación y reubicación de diversas estructuras. ([Anexo RV-21](#))

La Concesionaria mediante el escrito sin número de fecha 16 de noviembre de 2012, remitió al Director General de Desarrollo Carretero, su solicitud para llevar a cabo la modificación al Título de concesión celebrado el 8 de agosto de 2007, en razón de lo expuesto en los antecedentes de este mismo escrito, e iniciar el procedimiento de revisión establecido en las disposiciones legales aplicables, así como a lo dispuesto en el mismo Título y en el contrato de largo plazo número SCT-PPS.05.07/27. ([Anexo RV-22](#))

El Representante designado y residente en Ciudad Valles San Luis Potosí de la SCT, con el oficio número CSCT-6.23.411.01.122 PPS/10 del 27 de noviembre de 2012, dio respuesta al similar citado en el párrafo anterior, en el que le comunicó a la Concesionaria que la Modificación propuesta, procedía con observaciones, para lo cual debía proporcionar los documentos que le fueron requeridos en el documento antes mencionado, y aclarando que lo ahí expresado “...no implica de modo alguno el reconocimiento por parte de la SCT de la existencia de

sobrecostos u erogaciones extraordinarias, no contempladas en el Contrato PPS, de conformidad con lo establecido en su Condición Décima Primera, numeral 3, inciso (e)...". ([Anexo RV-23](#))

El 30 de noviembre 2012, el Titular de la SCT mediante el oficio número 1.-264, notificó al Representante Legal de la Concesionaria, que en particular a su comunicado del 16 de noviembre de 2012, citado en párrafos anteriores, y una vez analizados los planteamientos, esa Secretaría se encontraba tramitando el procedimiento para realizar la Modificación al Título de Concesión, y por lo que respecta al planteamiento sexto del escrito de la Concesionaria, debía presentar los documentos que sustentaban la modificación propuesta a efecto de iniciar el proceso de evaluación y revisión solicitado. ([Anexo RV-24](#))

Mediante escrito sin referencia fechado el 19 de diciembre de 2012, la Concesionaria conforme a la problemática antes mencionada, solicitó a la SCT, dar inicio al Procedimiento de revisión del Contrato PPS con el objeto de incrementar el pago a que tenía derecho en base a dicho Contrato y la modificación al Título de Concesión con el fin de restablecer el reequilibrio económico del proyecto. ([Anexo RV-25](#))

Con el oficio número CSCT-6.23.411.01.038 PPS/13 del 28 de junio de 2013, el Representante designado y residente en Ciudad Valles San Luis Potosí de la SCT, le comunicó a la Concesionaria que:

- a) Con relación a su Aviso final de Modernización, Construcción y Operación Total aplicable a todas las secciones de la carretera del proyecto y toda vez que cumplió con todos los requerimientos técnicos.
- b) La SCT inspeccionó la carretera y verificó lo señalado en el Aviso final de Modernización, Construcción y Operación Total, antes citado.
- c) Se asentó en la minuta que todas las secciones de la carretera cumplieron con todos los requerimientos técnicos y de diseño y modernización que forman parte del Contrato PPS en su anexo 2.

Por lo cual, la SCT expidió en favor de la Concesionaria el Certificado Final de Modernización, Construcción y Operación total para la totalidad de las secciones que formaron la Carretera Proyecto, misma que entró en vigor el 1 de julio de 2013. ([Anexo RV-26](#))

El 26 de agosto de 2014, el Subsecretario de Infraestructura de la SCT y el Representante Legal de la Concesionaria, firmaron el anexo financiero de resultados de equilibrio del Modelo Financiero. ([Anexo RV-27](#))

El Subsecretario de Infraestructura de la SCT y el Representante Legal de la Concesionaria, en la misma fecha citada anteriormente suscribieron el documento denominado Bases de Regulación Tarifaria del tramo Rayón – La Pitahaya de 68.5 kilómetros, con el cual se sujetaría la tarifa promedio Máxima de la explotación de dicho tramo. ([Anexo RV-27](#))

VIII. Seguimiento y Control

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

IX. Resultados

En el transcurso de la presente administración 2013 – 2018, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes dentro de las atribuciones que le confiere la Ley de Administración Pública Federal, continuo construyendo, modernizando y explotando las autopistas federales mediante concesiones, con relación a la Autopista Río Verde Ciudad Valles, el titular de la dependencia, Gerardo Ruiz Esparza, inauguro y entrego el tramo de la misma, comentando que la obra, de 113 kilómetros de longitud y que ha presentado durante su construcción problemas técnicos de derechos de vía y financieros, permitirá reducir a la mitad el tiempo de recorrido entre ambos puntos, que ahora será de una hora. “Como parte del corredor transversal que va de Manzanillo a Tampico y Altamira, las industrias de San Luis Potosí están ahora mejor conectadas con ambos puertos de Tamaulipas, estratégicos para el comercio nacional y con el comercio con otros países, y así como con el centro y el occidente de México”, afirmó durante su discurso.

Ruiz Esparza añadió que la SCT se encuentra trabajando en uno de los compromisos realizados durante la campaña electoral de Enrique Peña Nieto en San Luis Potosí, como es la ampliación de cuatro a ocho carriles del Periférico de la capital del Estado en sus tramos norte y poniente.

La obra, cuyo proyecto ejecutivo se concluyó recientemente, tendrá una

longitud de 19 kilómetros e incluirá 11 puentes, tres de cruces ferroviarios y ocho de vialidades, con una inversión total estimada de mil 250 millones de pesos, de los que este año se ejercerán 542, señaló Ruiz Esparza. La obra tiene un avance, incluyendo derechos de vía, del 20% y quedará terminada a mediados de 2015.

La autopista de Rioverde-Ciudad Valles y tendrá un recorrido de una hora, cuando antes era de dos. Esta infraestructura contó con la colaboración del Gobierno de San Luis Potosí, ICA y el Banco Nacional de Obras y Servicios (Banobras); su construcción representó graves problemas técnicos de derechos de vía y financieros, dio a conocer la dependencia federal antes citada.

"Autopistas como esta, conllevan una importante derrama de recursos sobre los lugares que comunican. Se estima que 60% de la inversión realizada para construirlas se queda en los lugares por los que cruza, en forma de empleos, compra de materiales, de tierra y de servicios, lo que beneficia, sin duda, a las familias de la región", dijo Gerardo Ruiz Esparza, titular de la SCT. Posteriormente el presidente de la República, Enrique Peña Nieto entregó la autopista de Rioverde a Ciudad Valles, comentando:

"Esta importante autopista presentaba para su construcción graves problemas técnicos de derechos de vía y financie-

ros. Con la colaboración invaluable del Gobierno del Estado y la franca disposición de los concesionarios de ICA, se logró salvar los escollos y llegar a este momento, en que se entregue esta trascendente obra en beneficio de los potosinos”.

Asimismo, se destacó que “el recorrido de Rioverde a las puertas de la Huasteca, que es Ciudad Valles, se hará tan

sólo en una hora, cuando antes tomaba dos. Como parte del corredor transversal que va de Manzanillo a Tampico y Altamira, las industrias de San Luis Potosí están ahora mejor conectadas con ambos puertos de Tamaulipas, estratégicos para el comercio nacional y con el comercio con otros países, y así como con el centro y el occidente de México”.



X. Resumen Ejecutivo

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

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

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

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

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

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

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

Durante esta Administración, la SCT ha puesto en operación importantes medidas de acceso a la información pública que permiten a los ciudadanos conocer de manera sencilla y oportuna la información sobre las contrataciones y el ejercicio eficiente del gasto, como lo es la actualización permanente del portal electrónico a través del cual se publica la información de las contrataciones y se transmiten en tiempo real los procesos licitatorios (www.gob.mx/sct). 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 1	Certificado inicio.
Anexo 2	Acta entrega recepción.
Anexo 3	Propuesta. de programa de entrega de DV.
Anexo 4	Oficio. RVCV-SCT-023-2008. Concesionaria.
Anexo 3	Propuesta. de programa.
Anexo 5	Oficio RVCV-SCT-055-2008. Concesionaria.
Anexo 6	Oficio RVCV-SCT-148-2008. Concesionaria
Anexo 7	Oficio CSCT-6-23-415-09-027 PPS-08.
Anexo 8	Oficio CSCT-6-23-415-09-033PPS-08.
Anexo 9	Convenio SCT-Concesionaria.
Anexo 10	Oficio. CSCT-6-23-415-09-034PPS-08.
Anexo 11	Acta Entrega-Recepción.
Anexo 12	Oficio. RVCV-SCT-009-2010. Concesionaria
Anexo 13	Oficio solicitud reprogramación obra.
Anexo 14	Oficio. 3-4-104-3395.
Anexo 15	RVCV-SCT-138-2010. Concesionaria
Anexo 16	Oficio CSCT-6-23-411-01-034 PPS-10.
Anexo 17	Oficio. RVCV-SCT-155-2011. Concesionaria
Anexo 18	Oficio. CSCT-6-20-411-01-089-PPS-11.
Anexo 19	Oficio. RVCV-SCT-034-2012. Concesionaria
Anexo 20	Oficio. RVCV-244-2012.
Anexo 21	Escrito 16-11-2012.
Anexo 22	Oficio 6-23-411-01-133PPS-12.
Anexo 23	Oficio 1-264.
Anexo 24	Escrito 19-12-2012.
Anexo 25	Oficio. 6-23-411-01-038PPS-13.

Anexo 26

Anexo 27

Anexo 28

Modelo financiero.

Bases de regulación tarifaria.

Modificación al Título.