

Libramiento La Piedad

1a. Modificación
al Título de Concesión

Memoria Documental

Contenido

I.	Presentación	3
I.1.	Nombre	5
I.2.	Descripción	6
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	8
II.	Fundamento Legal de la Memoria Documental	9
II.1.	Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos	10
II.2.	Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública	11
II.3.	Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública	11
II.4.	Ley Orgánica de la Administración Pública Federal	12
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	12
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	14
IV.	Marco Normativo	16
IV.1.	Ley Orgánica de la Administración Pública Federal	16
IV.2.	Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal	16
IV.3.	Ley General de Bienes Nacionales	16
IV.4.	Ley de Vías Generales de Comunicación	17
IV.5.	Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes ...	17
V.	Vinculación con Documentos Rectores de la Planeación Nacional	18
V.1.	Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018	18
V.2.	Programa Nacional de Infraestructura alineado con las metas del PND	20
VI.	Síntesis Ejecutiva	21
VII.	Acciones Realizadas	22



VII.1. Acciones Operativas.....	22
VIII. Seguimiento y Control.....	25
IX. Resultados.....	26
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 red de cuota está concesionada a particulares, gobiernos estatales o instituciones financieras. Por su longitud, esta red es una de las más extensas

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

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,
- 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 del Libramiento La Piedad otorgado a favor de la Sociedad de Nacionalidad Mexicana Libramiento ICA La Piedad, el 20 de enero de 2009.

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

Para tal efecto, en el marco de lo señalado en la normatividad respectiva³, en el Apartado Segundo, "Fundamento

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>.

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).

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 la para construir, operar, explotar, conservar y mantener el Libramiento de la Piedad de 21.388 kilómetros de longitud que inicia en el km. 75+796.929 y con terminación en el km. 697+185.96 en donde se intercepta con la carretera federal 110, en los Estados de Guanajuato y Michoacán, con la carga consistente en la obligación de llevar a cabo obras de modernización del tramo de 38.8 kilómetros de longitud de la carretera federal 110 que inicia en el km. 0+000 del entronque PATTI y termina en el km. 38+800, así como las obras de la vialidad alterna comprendida entre los kilómetros 2+320 al 9+640 de la carretera federal La Piedad – Guadalajara con origen en La Piedad, consistentes en ampliación a cuatro carriles con calles laterales en 3 kilómetros.

Los Apartados IV y V, conforme lo marcan los lineamientos, están dedicados a presentar, respectivamente, el marco jurídico en que opera la Con-

sión, 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.

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 al Libramiento La Piedad⁴.

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

I.2. Descripción

La concesión del Libramiento La Piedad de Nacionalidad Mexicana Libramiento ICA La Piedad, tuvo como objetivo primordial de llevar a cabo obras de modernización de la Carretera Federal 110 y de la vialidad alterna del Libramiento de La Piedad.

La modernización de la Carretera Federal 110, consistió en obras relativas a la ampliación de la Corona a 12 metros, en un tramo de 38.8 kilómetros, que inicia en el Km. 0+000 del Entronque Patti y termina en el Km. 38+800. ([Anexo LP 1](#)).

La modernización de la vialidad alterna del Libramiento de La Piedad, consistió en la ampliación a tipo boulevard con cuatro carriles con calles laterales en 3 kilómetros, comprendidos entre el Kilómetro 2+320 y el Kilómetro 9+640 de la Carretera Federal La Piedad—Guadalajara, con origen en La Piedad.

Se llevó a cabo la Primera Modificación al Título de Concesión (27-septiembre-2013) que otorga una prórroga al plazo de vigencia de la presente Concesión, para contemplar una vigencia adicional de hasta 15 años, que expirará el 20 de enero de 2054, así como para la recuperación de los costos adicionales que se generaron como consecuencia de las diversas reprogramaciones en la etapa de construcción del Libramiento de La Piedad. ([Anexo LP 2](#))

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 Rendición de Cuentas de la Administración Pública Federal.

I.5. Ubicación Geográfica

Estados de Guanajuato y Michoacán.

La construcción comprende la modernización de la carretera federal 110, en la ampliación a tipo boulevard con cuatro carriles con calles laterales en 3 kilómetros, comprendidos entre el km. 2+320 y el km. 9+640 de la carretera federal La Piedad—Guadalajara, con origen en La Piedad.

I.6. Principales Características Técnicas

El Libramiento La Piedad consiste en llevar a cabo las obras de modernización, de la carretera federal 110 y de la

Vialidad Alternativa del Libramiento de La Piedad.

La modernización de la carretera federal 110, consisten en las obras relativas a la ampliación de la Corona actual a 12 metros, en un tramo de 38.8 kilómetros, que inicia en el Km. 0+000 del Entronque Patti y termina en el km. 38+800.

Además, se consideró la Vialidad Alternativa del Libramiento de La Piedad, consistente en la ampliación a tipo boulevard con cuatro carriles con calles laterales en 3 kilómetros, comprendidos entre el km. 2+320 y el km. 9+640 de la carretera federal La Piedad—Guadalajara, con origen en La Piedad.

Título de Concesión Original (2009) Concesión para construir, operar, explotar, conservar y mantener el libramiento de La Piedad, de 21.388 kilómetros de longitud, que inicia en el km. 75+796.929 y tomando en cuenta las siguientes igualdades: 77+420.42 at = 577+421.451 ad y 590+000 AT = 690+000 AD; concluyendo en el km. 697+185.96, en donde se intercepta con la carretera federal 110; en los Estados de Guanajuato y Michoacán; con la carga consistente en la obligación de llevar a cabo la modernización del tramo de 38.8 kilómetros de longitud de la carretera federal 110, que inicia en el km. 0+000 del entronque PATTI y termina en el km. 38+800; así como las obras de la vialidad alternativa comprendidas entre los kilómetros 2+320 al 9+640 de la carretera federal

La Piedad - Guadalajara, con origen en la Piedad, consistentes en ampliación a cuatro carriles con calles laterales en 3 kilómetros, tipo boulevard.

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

Primera Modificación. (2013) La SCT, autorizó la Modificación al Título de Concesión la cual consideró procedente una prórroga al plazo de vigencia de la presente Concesión, para contemplar una vigencia adicional de hasta 15 años, que expirará el 20 de enero de 2054, así como para la recuperación de los costos adicionales que se generaron como consecuencia de las diversas reprogramaciones en la etapa de construcción del Libramiento de La Piedad. [\(Anexo LP 2\)](#)

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

Lic. 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 cuentas⁵, 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

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

que pudiesen derivarse de estas acciones de Gobierno.

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 legalidad⁶. 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.

⁶ 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.

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.

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 Federal⁷

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.”.

⁷ Publicado en el Diario Oficial de la Federación, el 24 de julio de 2017.

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



III. Antecedentes

La SCT con fecha 20 de febrero de 2009 celebró con la Sociedad de Nacionalidad Mexicana Libramiento ICA La Piedad, S.A. de C.V., el Título de Concesión para construir, operar, explotar, conservar y mantener el Libramiento de la Piedad de 21.388 kilómetros de longitud que inicia en el km. 75+796.929 y con terminación en el km. 697+185.96 en donde se intercepta con la carretera federal 110, en los Estados de Guanajuato y Michoacán, con la carga consistente en la obligación de llevar a cabo obras de modernización del tramo de 38.8 kilómetros de longitud de la carretera federal 110 que inicia en el km. 0+000 del entronque PATTI y termina en el km. 38+800, así como las obras de la vialidad alterna comprendida entre los km. 2+320 al 9+640 de la carretera federal La Piedad – Guadalajara con origen en La Piedad, consistentes en ampliación a cuatro carriles con calles laterales en 3 kilómetros, tipo boulevard ([Anexo LP 1](#))

El 6 de octubre de 2009, la Secretaría expidió a favor de la Concesionaria la autorización de inicio de del Libramiento de La Piedad.

Con fecha 6 de octubre de 2009, La Secretaría expidió a favor de la Concesionaria la Autorización de Inicio de Construcción del Libramiento de La Piedad.

Con fecha 23 de febrero de 2011, la Concesionaria solicitó la modificación

de los programas de construcción y desembolsos, derivado de la falta de entrega del derecho de vía para la construcción del Libramiento de La Piedad y de algunos permisos de cambio de uso de suelo. ([Anexo LP 3](#))

Con fecha 23 de mayo de 2011, la Secretaría, en términos de lo establecido en el dictamen emitido por el Centro SCT Guanajuato y la empresa GLM Comunicaciones, de C.V., y teniendo como causa la falta de entrega total del derecho de vía del Libramiento de La Piedad y, como consecuencia de ello, la falta de entrega de algunos permisos de cambio de uso de suelo, autorizó a la Concesionaria la primera modificación al Programa de Desembolsos y Programa de Construcción al mes de julio de 2012. ([Anexo LP 2](#))

Con de fecha 27 de junio de 2012, la Secretaría comunicó a la Concesionaria su aceptación para considerar como obra adicional los trabajos de bacheo realizados en la carretera federal 110 en virtud de que dichos trabajos constituyen obras requeridas para garantizar las condiciones de seguridad al tránsito que circula en la vía. Asimismo, también le manifestó que podría solicitar el reconocimiento de los recursos para estos trabajos como inversión e incluirlos para el restablecimiento del equilibrio económico de la concesión.

Con fecha 20 de agosto de 2012, la Secretaría a petición de la Concesionaria, resolvió autorizar la Segunda Modi-

ficación a los programas, así como al plazo de terminación de las obras al 15 de octubre de 2012, modificándose con ello la fecha programada para la entrega de la solicitud de autorización de inicio de operación y su respectiva autorización. Lo anterior, considerando el dictamen que en su oportunidad elaboró por un Ingeniero Independiente a través del cual dictaminó la procedencia al ajuste al programa original de construcción.

Con fecha 16 de noviembre de 2012, la Concesionaria con fundamento en el artículo 6º de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, solicitó a la Secretaría, el otorgamiento de una prórroga a la vigencia del Título de Concesión. ([Anexo LP 3](#)).

Con fecha 23 de noviembre de 2012, la Secretaría autorizó el inicio de operación del Libramiento de La Piedad, a partir de las dieciocho horas del día veintiséis de noviembre del mismo año.

Con fecha 23 de noviembre de 2012, la Secretaría reconoció el incremento en los costos de la etapa de construcción del Libramiento de La Piedad, señalados por la Concesionaria, por la cantidad de \$306.87 millones de pesos.

Adicionalmente, de fecha 20 de septiembre de 2013, la Secretaría determinó que la Concesionaria ha invertido recursos adicionales en la etapa de construcción del Libramiento de La Piedad y de las obras de modernización, por un monto de 83.3 millones de pesos.

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, 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 con el uso de las vías de comunicación:

Artículo 3º. *“Las vías generales de comunicación y los modos de transportes que operan en ellas quedan sujetos 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				
	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 género				

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 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; el de continuar conservando las principales carreteras de México durante este sexenio se consideró adecuado y se tuvo como objetivo primordial de llevar a cabo obras de modernización de la de la carretera federal 110 y de la vialidad alterna del Libramiento de La Piedad.

La modernización consistió en obras relativas a la ampliación de la Corona a 12 metros, en un tramo de 38.8 Kilómetros, que inicia en el km. 0+000 del Entronque PATTI y termina en el km. 38+800, además de la ampliación a tipo boulevard con cuatro carriles con calles laterales en 3 kilómetros, comprendidos entre el km. 2+320 y el km. 9+640 de la carretera federal La Piedad - Guadalajara, con origen en La Piedad.

En esta Memoria Documental se registra las actividades realizadas por la SCT referentes a la Primera Modificación al Título de Concesión (27-septiembre-2013) que otorga una prórroga al plazo de vigencia de la presente Concesión, para contemplar una vigencia adicional de hasta 15 años, que expirará el 20 de enero de 2054, así como para la recuperación de los costos adicionales que se generaron como consecuencia de las diversas reprogramaciones en la etapa de cons-

trucción del Libramiento La Piedad las cuales se mencionan a continuación:

Incremento en los costos de la etapa de construcción del Libramiento de La Piedad, señalados por la Concesionaria, por la cantidad de \$306.87 millones de pesos.

CONCEPTO	Sin incluir el Impuesto al Valor Agregado (precios del 2009) mdp
Actualización por efecto inflacionario en base al INPC	43.74
Costos Indirectos por mayor permanencia en obra	116.86
Trabajos de bacheo en la carretera federal 110	17.30
Trabajos adicionales fuera de la forma E - 7	128.97
Total	306.87

Inversiones por recursos adicionales en la etapa de construcción del Libramiento de La Piedad y de las obras de modernización, por un monto de 83.30 millones de pesos.

CONCEPTO	Importe sin incluir e Impuesto al Valor Agregado (precios de 2009) mdp
Supervisión del Ingeniero Independiente	20.00
Costos Financieros Adicionales por el Incremento de Intereses Devengados	34.80
Costo Directo de Obras por una Baja Productividad en la Utilización de Maquinaria y Mano de Obra	28.50
Total	83.30

VII. Acciones Realizadas

VII.1. Acciones Operativas

La Concesionaria, Sociedad de Nacionalidad Mexicana Libramiento ICA La Piedad, S.A. de C.V., considerando las actividades que le fueron cedidas por la SCT en el Título de Concesión para construir, operar, explotar, conservar y mantener el Libramiento de la Piedad y con base en los argumentos jurídicos establecidos en las condiciones del documento suscrito con la SCT, y en virtud de la problemática surgida desde el inicio de la construcción del Libramiento de La Piedad, envió diversas peticiones a la Secretaría con el propósito de que se le autorizará Modificar al Título de Concesión considerando los motivos y acciones siguientes:

La Concesionaria manifestó el 23 de febrero de 2011 que de acuerdo a la falta de entrega del derecho de vía para la construcción del Libramiento de La Piedad y de algunos permisos de cambio de uso de suelo, por lo que solicita se modifique los programas de construcción y de desembolsos.

La Secretaría, en términos de lo establecido en el dictamen emitido por el Centro SCT Guanajuato y la empresa GLM Comunicaciones, de C.V. y teniendo como causa la falta de entrega total del derecho de vía del Libramiento

de La Piedad y como consecuencia de ello, la falta de entrega de algunos permisos de cambio de uso de suelo, con fecha 23 de mayo de 2011, autorizó a la Concesionaria la Primera Modificación al programa de desembolsos y programa de construcción al mes de julio de 2012. ([Anexo LP 3](#)).

La Secretaría comunicó a la Concesionaria, el 27 de junio de 2012, su aceptación por la obra adicional consistente en trabajos de bacheo realizados en la carretera federal 110 en virtud de que dichos trabajos constituyen obras requeridas para garantizar las condiciones de seguridad al tránsito que circula en la vía. Asimismo, también le manifestó que podría solicitar el reconocimiento de los recursos para estos trabajos como inversión e incluirlos para el restablecimiento del equilibrio económico de la Concesión.

La Secretaría a petición de la Concesionaria, con fecha 20 de agosto de 2012, autorizó la Segunda Modificación a los programas, así como al plazo de terminación de las obras al 15 de octubre de 2012, modificándose con ello la fecha programada para la entrega de la solicitud de autorización de inicio de operación y su respectiva autorización. Lo anterior, considerando el dictamen que en su oportunidad elaboró por un

Ingeniero independiente a través del cual dictaminó la procedencia al ajuste al programa original de construcción.

La Concesionaria con fundamento en el artículo 6º de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, el 16 de noviembre de 2012, solicitó a la Secretaría, el otorgamiento de una prórroga a la vigencia del Título de Concesión.

Con fecha 23 de noviembre de 2012, la Secretaría autorizó el inicio de operación del Libramiento de La Piedad, a partir de las dieciocho horas del día veintiséis de noviembre del mismo año.

Considerando que la Concesionaria le hizo llegar a la Secretaría argumento con los cuales se incrementó los costos de la etapa de construcción del Libramiento de La Piedad, por la cantidad de \$306.87 millones de pesos, con fecha 23 de noviembre de 2012, la Secretaría le informó a la Concesionaria su reconocimiento de esos incrementos.

Con fecha 12 de septiembre de 2013, la Concesionaria envía a la Dirección General Adjunta de Supervisión Física de Autopistas para su consideración y revisión el pre-finiquito por un monto de \$1,598.78 por obra reconocible para su autorización. ([Anexo LP 9](#))

Con fecha 26 de septiembre de 2013, el Director General Adjunto de Seguimiento de Concesión de Autopista envía al Representante Legal de la Empresa Libramiento ICA La Piedad, S.A. de C.V. cinco tantos de la Primera Mo-

dificación al Título de Concesión para la suscripción y rubrica. ([Anexo LP 6](#))

Con fecha 01 de octubre de 2013, el Director General Adjunto de Seguimiento de Concesiones de Autopistas envía al Director General Legal y de Transparencia a gestionar la firma del Subsecretario de Infraestructura para la Modificación del Título de Concesión. ([Anexo LP 5](#))

Con fecha 23 de octubre el Director General Adjunto Legal y de Transparencia, envía a la Dirección General Adjunta de Seguimiento de Concesiones de Autopistas tres tantos de la Primera Modificación al Título de Concesión debidamente firmados por el C. Secretario de Comunicaciones y Transportes. ([Anexo LP 7](#))

Con fecha 25 de octubre de 2013, Director General Adjunto de Seguimiento de Concesiones de Autopistas, envía al Representante Legal de la Empresa Libramiento ICA La Piedad, S.A. de C.V., un tanto de la Primera Modificación al Título de Concesión debidamente firmados por el C. Secretario de Comunicaciones y Transportes. ([Anexo LP 8](#))

Adicionalmente, la Concesionaria informó a la Secretaría que ha invertido recursos adicionales en la etapa de construcción del Libramiento de La Piedad y de las obras de modernización, por un monto de 83.3 millones de pesos, por lo que con fecha 20 de septiembre de 2013, la Secretaría determino la procedencia de la inversión, informándole a la Concesionaria.

Tomando como referencia los argumentos vertidos en los párrafos anteriores la Secretaría con fecha 27 de septiembre de 2013, autorizó la Primera Modificación al Título de Concesión la cual contempla una prórroga al plazo de vigencia de la presente Concesión de hasta 15 años, que expirará el 20 de enero de 2054, así como para la recuperación de los costos adicionales

y los recursos invertidos que se generaron como consecuencia de las diversas reprogramaciones en la etapa de construcción del Libramiento de La Piedad. [\(Anexo LP 2\)](#)

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 fis-

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

IX. Resultados

De acuerdo a los estudios de factibilidad hechos para la justificación de esta obra, a diario hay un aforo vehicular superior a los 17 mil automotores de carga que a diario cruzan las vialidades carreteras este libramiento además de dar mayor fluidez al transporte permitirá una mejor conservación de las vías principales y se evitará el cruce de tráileres pesados. Dicha obra tendrá un gran impacto ya que detonará la economía del Bajío michoacano, con la disminución de tiempos y la reducción de costos en el traslado de personas y productos, lo que generará mayor interés de los empresarios para la concreción de inversiones a nivel nacional y del extranjero.

La autorización de la modificación al Título de Concesión la cual contempla una prórroga al plazo de vigencia de la presente Concesión de hasta 15 años, que expirará el 20 de enero de 2054, así como para la recuperación de los costos adicionales y los recursos invertidos que se generaron como consecuencia de las diversas reprograma-

ciones en la etapa de construcción del Libramiento de La Piedad, permitirá que se genere un desarrollo, con una plataforma en materia de infraestructura para fomentar las actividades económicas, el comercio, la inversión, la seguridad en esta importante región agroindustrial, el fortalecimiento de la infraestructura carretera se generan también las condiciones propicias para incrementar y mejorar la actividad productiva.

El compromiso de la construcción y conservación de carreteras permite recuperar la tranquilidad y seguridad de la entidad, implementaron el Plan Michoacán que contempla una inversión estimada de 40 mil millones de pesos para 83 obras y acciones, de las cuales ya se concretaron 65 con 25 mil millones de pesos ejercidos. La modernización del libramiento Norte Morelia y 197 obras de construcción de caminos rurales en más de 100 kilómetros de longitud.

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 LP 1. Título de Concesión.
- Anexo LP 2. Primera Modificación.
- Anexo LP 3. Solicitud de la Primera Modificación.
- Anexo LP 4. Oficio a la UAJ para su Rúbrica.
- Anexo LP 5. Firma del Subsecretario en la Modificación.
- Anexo LP 6. Envío de Modificación para firma del Concesionario.
- Anexo LP 7. Firma de 3 tantos a la Subsecretaria.
- Anexo LP 8. Firma del Concesionario.
- Anexo LP 9. Oficio GLM-120913-01. Pre-finiquito 2013.