

## VI. VIABILIDAD JURÍDICA

### PROYECTO

### PROYECTO Construcción del Libramiento La Galarza-Amatitlanes



Versión Pública

## CONTENIDO

<b>CONTENIDO</b> .....	<b>2</b>
<b>1. OBJETIVO</b> .....	<b>3</b>
<b>2. DESCRIPCIÓN LEGAL DEL PROYECTO</b> .....	<b>3</b>
IDENTIFICACIÓN DE LA ENTIDAD Y MODALIDAD DE CONTRATACIÓN .....	3
DESCRIPCIÓN GENERAL DEL PROYECTO.....	3
LEGISLACIÓN APLICABLE .....	3
<b>3. JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO</b> .....	<b>4</b>
ALINEACIÓN ESTRATÉGICA .....	4
BENEFICIOS DEL PROYECTO .....	6
REGULACIÓN DEL PROYECTO .....	7
RÉGIMEN FINANCIERO .....	14
PRESUPUESTACIÓN .....	14
<b>4. ESTRUCTURA LEGAL DEL PROYECTO.</b> .....	<b>15</b>
CARACTERÍSTICAS.....	15
ASPECTOS FISCALES FEDERALES Y LOCALES .....	18
<b>5. CONCLUSIONES</b> .....	<b>21</b>

## 1. OBJETIVO

El presente documento se presenta en atención a lo previsto en el Artículo 14 fracción IV de la Ley de Asociaciones Público Privadas, así como en el Artículo 24 del Reglamento de la Ley de Asociaciones Público Privadas, en el cual se indica si el proyecto puede ser ejecutado, desde el punto de vista jurídico, a través de una asociación público-privada, así como determinar si es susceptible de cumplir con las disposiciones federales, de las entidades federativas y municipales, que regulan el desarrollo del proyecto.

El proyecto del Libramiento de la carretera La Galarza- Amatitlanes, tiene como objetivo disminuir los tiempos y costos de transporte de los usuarios, mediante la construcción de un libramiento vehicular en el poblado de Izúcar de Matamoros, para mejorar las condiciones de movilidad en el sur del estado de Puebla y disminuir los congestionamientos vehiculares en la ciudad.

Con el proyecto se busca mejorar las condiciones de circulación del tránsito local y de largo itinerario, de igual forma, incrementar las velocidades de operación, dar mayor facilidad para la movilidad de las personas y proveer a los habitantes de la zona de una vía que permita acelerar el desarrollo económico y comercial.

## 2. DESCRIPCIÓN LEGAL DEL PROYECTO

### Identificación de la Entidad y Modalidad de Contratación

La entidad participante será la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (“SCT”) por conducto de la Subsecretaría de Infraestructura, a través de la Dirección General de Desarrollo Carretero y la modalidad de contratación que se utilizará es la prevista en la Ley de Asociaciones Público Privadas (“Ley APP”) y su Reglamento (el “Reglamento APP”).

### Descripción General del Proyecto

El Proyecto del Libramiento La Galarza - Amatitlanes, consiste en la construcción de una carretera que libere el tránsito por la localidad de La Galarza, Izúcar de Matamoros, Puebla., consiste en la construcción de una carretera tipo A2 con ancho de corona de 12 m, dos carriles de 3.5 m en ambos sentidos, y acotamientos en cada costado del cuerpo,

### Legislación Aplicable

En cuanto a las disposiciones legales Federales Estatales y Municipales que resulten necesarias para la ejecución del Proyecto, de manera enunciativa mas no limitativa se encuentran las que

más adelante se mencionan, quedando reservada la posibilidad de contemplar cualquier otra que en su momento sea requerida y/o aplicable para dar cumplimiento al objeto, alcances y características del Proyecto:

- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; artículo 134, párrafo 3°.
- Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; artículos 2 fracción I, 26 y 36 fracciones I, XXIV y XXVII.
- Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal; artículos: 1, 2, fracción I, inciso c), 5, 6, 7, 10, 15, 22, 23, 30, 32, 62, 74, 77, 78, 79 y demás aplicables.
- Ley General de Bienes Nacionales; artículos: 3, fracción II, 6, fracción II, 7, fracción XI, 16, 18, 19, 28 fracción V, 72, 76 y demás correlativos.
- Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes; artículos: 4 y 5, fracción XI.
- Ley de Asociaciones Público Privadas y el Reglamento de la Ley de Asociaciones Público Privadas.
- Código Fiscal de la Federación y el Reglamento del Código Fiscal de la Federación.
- Ley Federal del Trabajo.

### 3. JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO

#### Alineación Estratégica

El Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018 (el “PND”), publicado en el Diario Oficial el 20 de mayo de 2013, establece como una de las cinco metas nacionales que son: (i) un México en Paz; (ii) un México incluyente; (iii) un México con una Educación de Calidad; (iv) un México Próspero; y (v) un México con Responsabilidad Global. De las cinco metas anteriormente mencionadas, en el presente es de nuestro interés hacer especial énfasis en la meta número IV, MÉXICO PRÓSPERO definido como aquél en el que se promueva el crecimiento sostenido de la productividad en un clima de estabilidad económica y mediante la generación de igualdad de oportunidades. Lo anterior, considerando que una infraestructura adecuada y el acceso a insumos estratégicos fomentan la competencia y permiten mayores flujos de capital y conocimiento hacia individuos y empresas con el mayor potencial para aprovecharlo.

Asimismo, esta meta busca proveer condiciones favorables para el desarrollo económico, a través de una regulación que permita una sana competencia entre las empresas y el diseño de una política moderna de fomento económico enfocada a generar innovación y crecimiento en sectores estratégicos.

En el apartado de Infraestructura de Transporte y Logística se establece que una economía que quiere competir a nivel mundial necesita contar con una infraestructura que facilite el flujo de productos, servicios y el tránsito de personas de una manera ágil, eficiente y a un bajo costo. Una

infraestructura adecuada potencia la capacidad productiva del país y abre nuevas oportunidades de desarrollo para la población.

En este apartado del PND se informa que actualmente la red carretera del país suma 374,262 km. De ellos, 49,169 km conforman la red federal (8,459 km son autopistas de cuota y 40,710 km constituyen la red federal libre de peaje). Las redes troncal e intertruncal de 24,308 km se consideran estratégicas, ya que conectan el 70% de las poblaciones del país. Dentro de los principales retos que enfrenta el sector transporte se encuentra elevar la seguridad vial, ya que cada año se suscitan entre 3.3 y 3.8 millones de accidentes de tránsito.

En la última década, la inversión impulsada por el sector público en infraestructura en México ha aumentado de 3.1% del PIB a 4.5%. Lo anterior ha contribuido a satisfacer parte de los requerimientos de infraestructura; sin embargo, sigue existiendo un largo camino por recorrer.

La calidad de la infraestructura en algunos de los casos es baja y la conectividad del país debe incrementarse. Según los resultados de la consulta ciudadana llevada a cabo por la autoridad correspondiente, el 32% de los participantes consideró prioritario invertir en carreteras y el 29% en redes ferroviarias. De acuerdo con el Foro Económico Mundial, por la calidad de su infraestructura actualmente México se encuentra en el lugar 65 de una muestra de 144 países, debajo de naciones con desarrollo similar, como Uruguay y Chile, pero también de Barbados, Panamá y Trinidad y Tobago. Es necesario potenciar la inversión en este sector, lo que se traducirá en mayor crecimiento y productividad, para lo cual se requiere incrementar la participación privada.

El 15 de julio de 2013 se presentó el Programa de Inversiones en Infraestructura de Transporte y Comunicaciones, en el mismo se establece que el Sector Comunicaciones y Transportes contribuye en el cumplimiento de las Metas Nacionales del PND mencionado en el antecedente inmediato anterior a través de las tres estrategias transversales siguientes:

(i) Generar condiciones para la accesibilidad universal de las telecomunicaciones.

Desarrollar una infraestructura logística que integre a todas las regiones del país con los mercados nacionales e internacionales, de forma que las empresas y actividades productivas puedan expandirse en todo el territorio nacional e impulsar el desarrollo de la región Sur-Sureste que vincule efectivamente con el resto del país;

(ii) Establecer un canal digital de comunicación con los ayuntamientos del país para que más mexicanos cuenten con programas de inclusión digital; e

(iii) Incorporar la igualdad de género en las políticas públicas, programas, proyectos e instrumentos compensatorios de la SCT, en especial en el Programa de Empleo y Empleo Temporal.

De igual manera en el PND, referente a la Visión Integral sobre el Desarrollo Regional, en específico a la Región-Centro, siendo de trascendental interés el hacer mención a esta, por ser la región en la cual se pretende llevar a cabo el Proyecto presentado por el Promotor ante la SCT, y

que está integrada por los Estados de Aguascalientes, Colima, Distrito Federal, Guanajuato, Hidalgo, Jalisco, Estado de México, Michoacán, Morelos, Nayarit, Querétaro, San Luis Potosí, Tlaxcala y Zacatecas, se puede destacar que a nivel regional, cinco estados generan 79% de la producción bruta turística (Distrito Federal, Jalisco, Nayarit, Estado de México y Guanajuato). Los destinos más visitados en 2012 fueron el Distrito Federal (44.7% de los visitantes), seguido de Guadalajara (11.2%) y Puerto Vallarta (5.7%). En conjunto, las tres ciudades recibieron 61.7% de los turistas en la región.

La región muestra potencial para incursionar en el turismo de la salud en las especialidades de cardiología, traumatología y cirugía estética en los polos médicos del Distrito Federal y Jalisco.

En cuanto al sector carretero en específico, se hace mención que en el año 2010, el sistema carretero del país estaba conformado por una red de 371,936 km, de los que 125,222 km (33.7%), se localizan en la región centro. El sistema carretero nacional se integra de una red de seis corredores troncales, que comunican las principales ciudades con la frontera Norte, hacia y desde los puertos marítimos del Golfo y del Pacífico. Estos corredores troncales representan los ejes carreteros de mayor jerarquía.

El Libramiento La Galarza-Amatitlanes, se enuncia como un proyecto compromiso de la Federación en el Programa de Inversiones en Infraestructura de Transporte y Comunicaciones 2013-2018 (Compromiso de Gobierno CG – 138); y se apega a los objetivos del Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes por tratarse de una infraestructura propia del sector.

El proyecto se vincula con el objetivo 4.9, así como a sus estrategias y líneas de acción, el cual se relaciona con el sector de comunicaciones y transportes, ya que se mejorara y modernizar una carretera; por otra parte, la ejecución del proyecto, permitirá el desarrollo económico y social de la localidad, acortando los tiempos, así como las distancias, además de facilitar los servicios primarios, como lo es la educación, salud y economía, esto se llevará a cabo, apeándose a una línea de gestión ambiental, que aplique a la región en los diferentes niveles de gobierno.

El proyecto se ajusta a los objetivos del Programa Nacional de Infraestructura 2013-2018 que cuenta con cinco líneas de acción enfocadas a modernizar, ampliar y conservar la infraestructura de comunicaciones, así como de los diferentes modos de transporte.

Asimismo, el proyecto se alinea con los objetivos y estrategias del Plan Estatal de Desarrollo del Estado de Puebla 2011-2017, ya que se pretende mejorar la infraestructura carretera, del Estado y Municipios afectados.

## **Beneficios del Proyecto**

Un gran número de vehículos de largo itinerario (ligeros y pesados) cruzan por la ciudad de Izúcar de Matamoros, ocasionando que la velocidad promedio de circulación sea relativamente baja y que se dañen las vialidades urbanas, lo que aumenta los costos de mantenimiento y rehabilitación. Las vialidades actuales presentan congestión vehicular, pavimento dañado, exceso de semáforos y

reductores de velocidad en un tramo corto. Lo anterior se traduce en el incremento de los Costos Generalizados de Viaje (CGV's), derivados de tiempos excesivos en el traslado de las personas y mercancías, así como altos Costos de Operación Vehicular.

Con el proyecto se busca mejorar las condiciones de circulación del tránsito local y de largo itinerario, de igual forma, incrementar las velocidades de operación, dar mayor facilidad para la movilidad de las personas y proveer a los habitantes de la zona de una vía que permita acelerar el desarrollo económico y comercial, los beneficios del proyecto de manera enunciativa son los siguientes:

- Disminución de los costos por tiempo de recorrido.
- Disminución en los costos de operación vehicular.
- Disminución de los costos por tiempo de la carga.
- Disminución del riesgo de accidentes.
- Externalidades por desgaste de la superficie de rodamiento.
- Externalidades de congestión en la red de vialidades del poblado de Izúcar de Matamoros.
- Mejoras en la seguridad y en la comodidad de los pasajeros.
- Incremento de la productividad y competitividad de la zona al mejorar la movilidad de las personas.
- Valor de rescate.

Por lo anterior, el Proyecto Construcción del Libramiento La Galarza-Amatitlanes en el Estado de Puebla, es un proyecto de interés público y rentabilidad social congruente con el Plan Nacional de Desarrollo 2013 – 2018, la realización de dicha obra se ha planteado y programado hace algunos años, sin embargo su implementación ha sido postergada en virtud de obstáculos de distintas órdenes.

## **Regulación del Proyecto**

- Regulado por la Ley de APP

De conformidad con el Artículo 2 de la Ley APP, los proyectos de asociaciones público-privadas son aquellos que se realicen con cualquier esquema para establecer una relación contractual de largo plazo, entre instancias del sector público y del sector privado, para la prestación de servicios al sector público o al usuario final y en los que se utilice infraestructura provista total o parcialmente por el sector privado con objetivos que aumenten el bienestar social y los niveles de inversión en el País.

Para este proyecto son aplicables los siguientes fundamentos de la Ley APP, sin perjuicio de cualquier otro contenido en la misma, en el Reglamento, así como en otras disposiciones legales:

**Artículo 2.** *Los proyectos de asociación público-privada regulados por esta Ley son aquellos que se realicen con cualquier esquema para establecer una relación contractual de largo plazo, entre instancias del sector público y del sector privado, para la prestación de servicios al sector público o al usuario final y en los que se utilice infraestructura provista total o parcialmente por el sector privado con objetivos que aumenten el bienestar social y los niveles de inversión en el País.*

*En los términos previstos en esta Ley, los proyectos de asociación público-privada deberán estar plenamente justificados, especificar el beneficio social que se busca obtener y demostrar su ventaja financiera frente a otras formas de financiamiento.*

**Artículo 4.** *Las disposiciones de la presente Ley son aplicables a proyectos de asociaciones público-privadas que realicen:*

*I. Las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal;*

*II. Fideicomisos públicos federales no considerados entidades paraestatales;*

*III. Personas de derecho público federal, con autonomía derivada de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, las cuales aplicarán los criterios y procedimientos previstos en esta Ley, sólo en lo no previsto en los ordenamientos que los rigen y siempre que no se contrapongan con los mismos, en cuyo caso quedarán sujetas a sus propios órganos de control, y,*

*IV. Las entidades federativas, municipios y los entes públicos de unas y otros, con recursos federales, de conformidad con los convenios que celebren con dependencias o entidades de la Administración Pública Federal.*

*Para estos efectos, se entenderá que los proyectos se realizan con recursos federales, cuando las aportaciones de las entidades federativas, municipios y entes públicos de unas y otros, en su conjunto, sean inferiores en relación con las aportaciones federales. Para efectos de dicho cómputo no quedan comprendidos los recursos federales correspondientes a los fondos previstos en el capítulo V de la Ley de Coordinación Fiscal.*

**Artículo 5.** *En caso de proyectos de asociaciones público-privadas a que se refiere la fracción IV del artículo 4 inmediato anterior, en los convenios para la aportación de recursos federales, en numerario o en especie, deberá pactarse expresamente que a las entidades federativas o municipios -según se trate- les serán aplicables, en relación con dichos proyectos, las disposiciones de la presente Ley.*



**Artículo 10.** Los esquemas de asociación público-privada regulados en la presente Ley son opcionales y podrán utilizarse en relación con actividades cuya legislación específica prevea la libre participación del sector privado, o bien, mediante el otorgamiento de permisos, autorizaciones o concesiones, para la prestación de los servicios correspondientes y en ningún caso podrán referirse a:

I. En las actividades sustantivas de carácter productivo a que se refieren los artículos 3o. y 4o. de la Ley Reglamentaria del Artículo 27 Constitucional en el Ramo del Petróleo, y

II. En los demás casos en los que las disposiciones aplicables señalen que no pueda intervenir el sector privado.

**Artículo 14.** Para determinar la viabilidad de un proyecto de asociación público-privada, la dependencia o entidad interesada deberá contar con análisis sobre los aspectos siguientes:

I. La descripción del proyecto y viabilidad técnica del mismo;

II. Los inmuebles, bienes y derechos necesarios para el desarrollo del proyecto;

III. Las autorizaciones para el desarrollo del proyecto que en su caso, resulten necesarias;

IV. La viabilidad jurídica del proyecto;

V. El impacto ambiental, la preservación y conservación del equilibrio ecológico y, en su caso, afectación de las áreas naturales o zonas protegidas, asentamientos humanos y desarrollo urbano del proyecto, así como su viabilidad en estos aspectos; por parte de las autoridades competentes. Este primer análisis será distinto a la manifestación de impacto ambiental correspondiente conforme a las disposiciones legales aplicables;

VI. La rentabilidad social del proyecto;

VII. Las estimaciones de inversión y aportaciones, en numerario y en especie, tanto federales y de los particulares como, en su caso, estatales y municipales;

VIII. La viabilidad económica y financiera del proyecto; y

IX. La conveniencia de llevar a cabo el proyecto mediante un esquema de asociación público-privada, en el que se incluya un análisis respecto de otras opciones.

La información anterior deberá ser publicada en internet y ser presentada ante la Cámara de Diputados.

*La Secretaría de Hacienda y Crédito Público coordinará y publicará un registro para efectos estadísticos con la información relativa a los proyectos de asociación público-privada, previstos en la fracción I a la IX del presente artículo. Asimismo, publicará de manera sistemática la información siguiente:*

- a) Nombre del proyecto;*
- b) Número de licitación y/o registro del sistema electrónico de información pública gubernamental CompraNet;*
- c) Nombre del convocante;*
- d) Nombre del desarrollador;*
- e) Plazo del contrato de asociación público-privada;*
- f) Monto total del proyecto;*
- g) Monto de los pagos programados y ejecutados durante el ciclo de vida del proyecto;*
- h) Indicadores asociados a la rentabilidad social, financiera y económica del proyecto, en los términos que determine el Reglamento;*
- i) Resultado de la evaluación de la conveniencia a que se refiere el artículo 14 fracción IX;*
- j) Otra información que la Secretaría de Hacienda y Crédito Público considere relevante.*

*Dicha información será de carácter público, a excepción de aquella de naturaleza reservada o confidencial, en términos de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental y demás disposiciones aplicables.*

*La Secretaría de Hacienda y Crédito Público, al presentar el proyecto de Presupuesto de Egresos de la Federación deberá incluir, en términos de los artículos 24 de esta Ley, y 41 de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, una evaluación del impacto de los proyectos de asociación público-privada en las finanzas públicas durante su ciclo de vida.*

*Asimismo, la Secretaría de Hacienda y Crédito Público reportará en los Informes Trimestrales sobre la Situación Económica, las Finanzas Públicas y la Deuda Pública, en los términos de las disposiciones aplicables, la descripción de cada uno de los proyectos autorizados, montos erogados o por erogar conforme a las proyecciones y estimaciones correspondientes, avance en la ejecución y calendario así como el monto de los pagos comprometidos.*

**Artículo 15.** *En los estudios previos para preparar los proyectos de asociación público-privada, las dependencias y entidades considerarán:*

*I. Los análisis de las autoridades competentes sobre el cumplimiento de las disposiciones de protección ambiental, preservación y conservación del equilibrio ecológico en los ámbitos federal, estatal y municipal, así como los efectos sobre el ambiente que pueda causar la ejecución de las obras, con sustento en la evaluación del impacto ambiental previsto por la Ley General del Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente y demás disposiciones aplicables.*

*Los proyectos deberán incluir las obras necesarias para que se preserven o restituyan en forma equivalente las condiciones ambientales cuando éstas pudieren deteriorarse y se dará la intervención que corresponda a la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales y demás autoridades federales, estatales y municipales que tengan atribuciones en la materia;*

*II. El cumplimiento de las disposiciones de asentamientos humanos y desarrollo urbano, y en materia de construcción, en los ámbitos federal, estatal y municipal;*

*III. El cumplimiento de las demás disposiciones que resulten aplicables, en los ámbitos federal, estatal y municipal; y*

*IV. En el marco del sistema de planeación democrática del desarrollo nacional, la congruencia con el Plan Nacional de Desarrollo y el programa sectorial, institucional, regional o especial que corresponda.*

**Artículo 16.** *El análisis sobre los inmuebles, bienes y derechos necesarios para el desarrollo del proyecto, mencionado en la fracción II del artículo 14 de esta Ley, deberá referirse a los aspectos siguientes:*

*I. Información del o de los registros públicos de la propiedad de ubicación de los inmuebles necesarios para el desarrollo del proyecto, relativa a la titularidad, gravámenes y anotaciones marginales de tales inmuebles;*

*II. Factibilidad de adquirir los inmuebles y, en su caso, los demás bienes y derechos de que se trate;*

*III. Estimación preliminar por la dependencia o entidad interesada, sobre el posible valor de los inmuebles, bienes y derechos necesarios para desarrollar el proyecto;*

*IV. Análisis preliminar sobre el uso de suelo, sus modificaciones y problemática de los inmuebles de que se trate; y*

*V. Una relación de los demás inmuebles, construcciones, instalaciones, equipos y otros bienes que resultarían afectados y el costo estimado de tales afectaciones.*

**Artículo 17.** *Para evaluar la conveniencia de llevar a cabo un proyecto mediante esquemas de asociación público-privada conforme a lo dispuesto en la fracción IX del artículo 14 de esta Ley, la dependencia o entidad interesada aplicará los lineamientos que al efecto determine la Secretaría de Hacienda y Crédito Público.*

*La evaluación deberá incorporar un análisis de costo-beneficio, la rentabilidad social del proyecto, la pertinencia de la oportunidad del plazo en que tendrá inicio, así como la alternativa de realizar otro proyecto o llevarlo a cabo con una forma distinta de financiamiento.*

**Artículo 18.** *El Reglamento señalará el contenido y demás alcances de los estudios a que se refiere el artículo 14 de esta Ley, sin que puedan establecerse requisitos adicionales.*

**Artículo 19.** *Los proyectos de asociación público-privada serán preferentemente integrales, pero, cuando así resulte conveniente y necesario, podrán concursarse por etapas, si ello permite un avance más ordenado en su implementación.*

**Artículo 20.** *Las dependencias y entidades podrán contratar la realización de los trabajos previstos en el artículo 14 de esta Ley, cualesquiera otros estudios, y el propio proyecto ejecutivo, necesarios para la ejecución de un proyecto de asociación público-privada, así como servicios para la adquisición de los inmuebles, bienes y derechos, igualmente necesarios para tales proyectos.*

*La contratación de los trabajos y servicios antes mencionados se sujetará a lo previsto en la Ley de Adquisiciones, Arrendamientos y Servicios del Sector Público, sin que para estos efectos resulte aplicable lo dispuesto en el artículo 19 de dicha Ley.*

*La dependencia o entidad podrá optar por celebrar contratos citados a través de invitación a cuando menos tres personas, o mediante adjudicación directa, en adición a los supuestos previstos en la citada Ley de Adquisiciones, Arrendamientos y Servicios del Sector Público. No será necesaria la autorización del Comité de Adquisiciones, Arrendamientos y Servicios del Sector Público de la dependencia o entidad contratante, siempre que el monto de los honorarios pactados no exceda del equivalente al cuatro por ciento del costo total estimado del proyecto, ni del equivalente a nueve millones quinientas mil Unidades de Inversión, lo que resulte menor.*

- Aplicabilidad de forma supletoria de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal

De conformidad con el Artículo 10 de la Ley APP, los esquemas de asociación público-privada regulados en dicha ley, son opcionales y podrán utilizarse en relación con actividades cuya legislación específica prevea la libre participación del sector privado, o bien, mediante el otorgamiento de permisos, autorizaciones o concesiones, para la prestación de los servicios correspondientes. Para el caso concreto, la disposición aplicable es la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal (la “Ley de Caminos”) que en su artículo 6 prevé la participación del sector privado mediante el otorgamiento concesiones, en la construcción, operación, explotación, conservación y mantenimiento de los caminos y puentes federales.

De conformidad con el Artículo 1 y Artículo 2 fracciones I y V de la Ley de Caminos corresponderá a dicha ley, la reglamentación de la construcción, operación, explotación, conservación y mantenimiento de:

- a. (Caminos que: (i) entronquen con algún camino de país extranjero, (ii) comuniquen a dos o más estados de la Federación; y (iii) en su totalidad o en su mayor parte sean construidos por la federación; con fondos federales o mediante concesión federal por particulares, estados o municipios; y
- b. (Puentes (i) construidos por la federación; con fondos federales o mediante concesión o permiso federales por particulares, estados o municipios en los caminos federales, o vías generales de comunicación; o para salvar obstáculos topográficos sin conectar con caminos de un país vecino; y (ii) construidos por la federación; con fondos federales o mediante concesión federal por particulares, estados o municipios sobre las corrientes o vías generales de comunicación que formen parte de las líneas divisorias internacionales.

De conformidad con el Artículo 5 de la Ley de Caminos, todo lo relacionado con los caminos y puentes y sus servicios auxiliares es de jurisdicción federal. Asimismo, corresponderá a la SCT, entre otros:

- a. Planear, formular y conducir las políticas y programas para el desarrollo de los caminos, puentes, servicios de autotransporte federal y sus servicios auxiliares; y
- b. Otorgar las concesiones y permisos a que se refiere esta Ley; vigilar su cumplimiento y resolver sobre su revocación o terminación en su caso.

De conformidad con el Artículo 6 de la Ley de Caminos se requiere de concesión para construir, operar, explotar, conservar y mantener los caminos y puentes federales y las concesiones se

otorgarán a mexicanos o sociedades constituidas conforme a las leyes mexicanas, en los términos que se establezcan en dicha Ley y los reglamentos respectivos.

Al igual, el Artículo 30 de la Ley de Caminos faculta a la SCT para otorgar concesiones para construir, mantener, conservar y explotar caminos y puentes a los particulares, así como para mantener, conservar y explorar caminos federales construidos o adquiridos por cualquier título por el Gobierno Federal.

- No aplicabilidad de la Ley de Obras Públicas y de la Ley de Adquisiciones

De conformidad con el Artículo 7 de la Ley APP, la Ley de Adquisiciones, Arrendamientos y Servicios del Sector Público, así como la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, sus reglamentos y disposiciones que de ellas emanen, **no serán aplicables a los proyectos de asociación público-privada.**

## Régimen Financiero

El régimen financiero previsto ha sido concebido considerando el Artículo 3° del Reglamento de la Ley APP, por lo tanto en el Proyecto se considera como un proyecto de APP “puro” en donde los recursos para el pago de la prestación de los servicios al sector público o al usuario final y los costos de inversión, operación, mantenimiento y conservación de la infraestructura, provengan en su totalidad de recursos federales presupuestarios.

## Presupuestación

El gasto público federal que sea necesario para el desarrollo del Proyecto, se ajustará a las disposiciones de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, al Presupuesto de Egresos de la Federación y demás que resulten aplicables.

Los compromisos presupuestarios futuros que se originen del Proyecto, serán acordes con las posibilidades agregadas de gasto y de financiamiento del sector público federal.

Para tal efecto, la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, con base en las proyecciones macroeconómicas utilizadas en la programación del Gobierno Federal, elaborará una estimación preliminar de los montos máximos anuales de inversión para tales proyectos, a fin de atender la inversión requerida tanto de los nuevos proyectos que pretendan iniciar las dependencias o entidades durante el siguiente ejercicio fiscal, como de aquéllos ya autorizados, incluyendo, en su caso, las actualizaciones de éstos últimos.

#### **4. ESTRUCTURA LEGAL DEL PROYECTO.**

El desarrollo del Proyecto tiene origen en la Ley de Asociaciones Público Privadas (“LAPP”) que tiene por objeto regular los esquemas para el desarrollo de proyectos de asociaciones público-privadas, bajo los principios de los artículos 25 y 134 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

Con motivo de la ejecución del Proyecto, se deberá establecer una relación contractual a largo plazo, entre el sector público y el sector privado para la prestación de servicios al sector público o al usuario final y en los que se utilice infraestructura provista total o parcialmente por el sector privado con objetivos que aumenten el bienestar social y los niveles de inversión en México, asegurando la rentabilidad del Proyecto así como el desarrollo del país mediante la inversión y generación de empleos.

La estructura legal del Proyecto tiene como fundamento las disposiciones aplicables en la LAPP y en el Reglamento de la Ley de Asociaciones Público Privadas (el “Reglamento”), mismas que aquí se tienen por reproducidas como si a la letra se insertasen.

#### **Características**

La adjudicación del Proyecto mediante la constitución de una asociación público-privada se realizará a partir de la convocatoria que, en su caso, ésta H. Secretaría realice; buscando adjudicar el Proyecto en las mejores condiciones disponibles considerando el precio, calidad, financiamiento, oportunidad y demás circunstancias que se consideren convenientes.

En todo caso y derivado de la evaluación de propuestas presentadas para la ejecución del Proyecto así como de la emisión de dictamen que sirva de base para el fallo, se procederá con la formalización del contrato a suscribirse entre la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (“SCT”) y el ganador, el cual deberá contener los derechos y obligaciones de las partes, así como la distribución de los riesgos del Proyecto. Entre otros, el contrato incluirá el objeto del mismo, los derechos u obligaciones de cada una de las partes, régimen financiero así como el régimen de distribución de riesgos, técnicos, de ejecución de la obra, financieros, casos fortuitos o de fuerza mayor, plazos, supuestos de rescisión y terminación anticipada del contrato así como sus efectos en ambos casos de manera enunciativa más no limitativa se contemplarán las siguientes características:

- Liberación del Derecho de Vía a cargo de la SCT.
- Creación de Fondo de Mantenimiento y Conservación.
- Creación de Fondo de Contingencia del Derecho de Vía.
- Reconocimiento de tiempos muertos derivados de retrasos en el inicio de construcción y/u operación por causas imputables a la SCT y/o cualesquier tercero.
- Restitución del Equilibrio Económico así como ampliación o prórroga a la vigencia del contrato.
- Prórroga por retrasos en la ejecución de las Obras o en el inicio de Operación por causas imputables a la SCT.
- Mecanismo de Solución de Controversias.
- Establecimiento de Casos Fortuitos y de Fuerza Mayor.
- Creación de Fideicomiso de Administración y, en su caso, de un Fideicomiso de Financiamiento.
- Demás requisitos y características establecidos en la LAPP así como en el Reglamento.

En términos y para efectos de la LAPP, el contrato y sus anexos serán los instrumentos que vinculan a las partes en sus derechos y obligaciones. Las estipulaciones del contrato no deberán contravenir los términos y condiciones de las bases del concurso y los señalados en las juntas de aclaraciones.

De manera enunciativa más no limitativa y sin perjuicio de lo anteriormente expuesto, resultan aplicables los siguientes artículos de la LAPP en cuanto hace al objeto así como los derechos y obligaciones del Desarrollador:

**Artículo 93.** *El contrato de asociación público-privada tendrá por objeto:*

*I. La prestación de los servicios que el proyecto implique; y*

*II. En su caso, la ejecución de la obra de infraestructura necesaria para la prestación de los servicios citados.*

**Artículo 94.** *El desarrollador tendrá, los siguientes derechos, sin perjuicio de los que establezcan las demás disposiciones aplicables:*

*I. Recibir las contraprestaciones por el desarrollo del proyecto, previstas en el régimen financiero del contrato;*

*II. Solicitar prórroga de los plazos del contrato, cuando éstos se hayan demorado por causas imputables a la dependencia o entidad contratante; y*



*III. Recibir las indemnizaciones previstas en el contrato, por los daños originados por las demoras mencionadas en la fracción inmediata anterior.*

**Artículo 95.** *El desarrollador tendrá, por lo menos, las siguientes obligaciones, sin perjuicio de las que establezcan las demás disposiciones aplicables:*

- I. Prestar los servicios contratados, con los niveles de desempeño convenidos;*
- II. En su caso, ejecutar la obra de infraestructura requerida para la prestación de los servicios objeto del contrato;*
- III. Cumplir con las instrucciones de la dependencia o entidad contratante, cuando se expidan con fundamento legal o de acuerdo a las estipulaciones del contrato;*
- IV. Contratar los seguros y asumir los riesgos establecidos en el contrato;*
- V. Proporcionar la información financiera y de cualquier otra naturaleza que solicite la dependencia o entidad contratante y cualquier otra autoridad competente;*
- VI. Permitir y facilitar la supervisión y auditorías conforme a las disposiciones aplicables y al contrato;*
- VII. Guardar confidencialidad respecto de la información y documentos relativos al proyecto, en el alcance y plazos señalados en el contrato; y*
- VIII. Cumplir con el régimen de comunicación social pactado en el contrato.*

**Artículo 96.** *El desarrollador será responsable de aportar los recursos para la ejecución de la obra y la prestación de los servicios.*

*En los términos y condiciones establecidos en las bases del concurso, la dependencia o entidad contratante podrá aportar, en bienes, derechos, numerario o cualquier otra forma, recursos para la ejecución de la obra y la prestación de los servicios. Estas aportaciones no darán el carácter público a la instancia que los reciba, conforme a lo establecido en la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria.*

*Los derechos del desarrollador, derivados del contrato de asociación público-privada, podrán darse en garantía a favor de terceros, o afectarse de cualquier manera, en los términos y condiciones que el propio contrato señale y previa autorización de la dependencia o entidad contratante.*

*De igual manera, podrán darse en garantía o transmitirse las acciones representativas del capital social del desarrollador, de conformidad con las*

*disposiciones estatutarias aplicables y previa autorización de la dependencia o entidad contratante.*

**Artículo 103.** *El desarrollador podrá ceder los derechos del contrato, total o parcialmente, previa autorización de la dependencia o entidad contratante.*

*Esta cesión sólo podrá llevarse a cabo en los supuestos, términos y condiciones previstos en el propio contrato.”*

## **Aspectos Fiscales Federales y Locales**

Los aspectos fiscales, ya sean estos federales o locales y que resulten inherentes a la ejecución del Proyecto, se destaca lo siguiente:

- **Impuestos**

El Desarrollador deberá considerar bajo su propia y exclusiva responsabilidad la determinación, cálculo y pago de los impuestos, contribuciones, derechos, aprovechamientos, productos o cualquier otro gravamen de carácter fiscal, incluyendo multas, recargos, actualizaciones o gastos de ejecución que se generen con motivo de la construcción, operación, explotación, conservación o mantenimiento del Proyecto, los que quedarán a cargo del sujeto del impuesto o contribución de que se trate, conforme a las disposiciones legales que los establezcan.

El esquema jurídico financiero que haga eficiente la estructura fiscal del Proyecto, será de la exclusiva responsabilidad del Desarrollador, a cuyo efecto deberán realizar directamente las consultas que en su caso procedan ante la Secretaría de Hacienda y Crédito Público.

- **Obligaciones Fiscales.**

La determinación, cálculo y pago de los impuestos, incluyendo sin limitación cualquier contribución, derecho, aprovechamiento, producto o cualquier otro gravamen de carácter fiscal, incluyendo multas, recargos, actualizaciones o gastos de ejecución que se generen con motivo de la construcción de las obras del Proyecto; así como los relativos a la operación, explotación, conservación y mantenimiento del Proyecto, quedará sujeto del impuesto o contribución de que se trate, conforme a las disposiciones legales que los establezcan.

- **Aspectos Laborales**

En cuanto a la forma en que serán regulados los aspectos laborales durante la vigencia del Proyecto entre el Desarrollador y la SCT, se estará a lo establecido en el Proyecto, contemplándose en el mismo lo siguiente:

El Desarrollador, deberá reconocer y garantizar que cuenta con elementos propios y suficientes para hacer frente a las obligaciones que a su cargo le derivan por virtud de la ejecución del Proyecto presentado ante la SCT y/o será responsable frente a la SCT de los contratistas que éste a su vez contrate para hacer frente a las obligaciones contraídas con el Proyecto. Asimismo, el Desarrollador y/o los contratistas que este contrate supervisarán, dirigirán, contratarán y determinarán las compensaciones, salarios y demás prestaciones de su personal, especialmente aquel que utilicen para la ejecución del proyecto y/o el contratista en la construcción de la obra, cuyos salarios y demás prestaciones serán a cargo del Desarrollador y/o contratistas, por lo que por ningún motivo el personal de éstos serán considerados como empleados o trabajadores de la SCT.

Cualquier daño o pérdida causada a la SCT por virtud de actos o hechos realizados o causados por el Desarrollador en el Proyecto, y por cualquier daño, demanda, reclamación o procedimiento de cualquier naturaleza, incluyendo aquellos de tipo laboral, administrativo, ambiental, fiscal, agrario, mercantil, civil o penal, relacionados con la concesión e iniciados por cualquier autoridad gubernamental o por terceros, relevando a la SCT de toda y cualquier responsabilidad en relación con lo anterior, siempre y cuando las causas de dichos daños, pérdidas, demandas, reclamaciones o procedimientos sean posteriores a la fecha de inicio de vigencia del contrato.

El Desarrollador y/o los contratistas que éste contrate, serán los únicos responsables en la determinación de la capacidad y pertinencia de su personal. Todas las obligaciones laborales del personal del Desarrollador y/o de los contratistas, incluyendo aquellas derivadas de la Ley Federal del Trabajo, la Ley del Seguro Social, la Ley del Instituto del Fondo Nacional de Vivienda para los Trabajadores y la Ley del Sistema del Ahorro para el Retiro, deberán ser asumidas por el Desarrollador y/o los contratistas, siendo por su exclusiva cuenta cualquier sanción que impongan las autoridades por violación o incumplimiento a cualquiera de dichos ordenamientos.

El Desarrollador y/o los contratistas que éste contrate para el objeto del presente Proyecto se obligarán de manera independiente a inscribirse como patrones ante el Instituto Mexicano del Seguro Social e Instituto del Fondo Nacional de la Vivienda para los Trabajadores y a inscribir a sus empleados y trabajadores que dependan de los mismos ante dichos institutos, así como a cumplir con las demás obligaciones que como patrones le correspondan, respecto de los trabajadores o empleados que pudieran emplear para la construcción y/o ejecución de del Proyecto presentado ante la SCT.

Los riesgos y accidentes de trabajo que pudieran sufrir los empleados o trabajadores del Desarrollador y/o de sus contratistas, serán de exclusiva responsabilidad de los mismos, a dichos efectos dicho Desarrollador el asumirá ante la SCT la obligación exclusiva de cualesquiera gastos y honorarios que ello pudiera originar.

- Aspectos Societarios

En términos del Artículo 91 de la Ley APP, el proyecto será desarrollado por una sociedad mercantil mexicana de propósito específico, con objeto exclusivo de desarrollar el Proyecto, misma sociedad que celebrará el Contrato APP respectivo y a quien se le otorgarán las autorizaciones necesarias para desarrollar el Proyecto.

Esta sociedad adoptará la naturaleza jurídica de una sociedad anónima promotora de inversión con la modalidad de capital variable. Su objeto social será, de manera exclusiva, el desarrollo del Proyecto, sin perjuicio de incluir cualquier otra actividad complementaria al propio Proyecto. Dicha sociedad de propósito específico cumplirá con todos los requerimientos contenidos para este efecto en la Ley APP y el Reglamento APP, incluyendo, sin limitar los siguientes del Artículo 104 del Reglamento APP:

- a. El capital mínimo de la sociedad deberá:
  - Ser igual o superior al señalado en las bases de adjudicación del proyecto, y encontrarse
  - Totalmente suscrito y pagado;
  - No tener derecho a retiro, y
  - Documentarse en serie especial de títulos;
- b. Los estatutos sociales, y los títulos representativos de su capital social, deberán incluir las menciones a que se refiere el artículo 105 del Reglamento APP;
- c. Sus administradores deberán cumplir los requisitos que, en su caso, se hayan señalado en las bases de adjudicación, y
- d. Los demás necesarios para recibir las autorizaciones que el proyecto implica, así como los señalados en las demás disposiciones aplicables a las actividades del propio proyecto.

Los estatutos sociales, y los títulos representativos del capital social de la sociedad desarrolladora, deberán incluir las menciones expresas siguientes:

- a. Las autorizaciones mencionadas en la fracción inmediata anterior procederán cuando su otorgamiento no implique deterioro en la capacidad técnica y financiera de la sociedad desarrolladora, ni incumplimiento de las bases de adjudicación del proyecto.

- Aspectos de Administración del Proyecto

La SCT será la parte encargada de la administración global del Proyecto, a través de los órganos de supervisión y control que la misma determine. Entre otras funciones, la misma llevará a cabo la administración del Contrato APP, designando a un representante para representarla frente al

Desarrollador, fungiendo como canal único de comunicación entre éste y la SCT. Por su parte, el Desarrollador también designará un representante con el objetivo de llevar a cabo la comunicación con la SCT respecto al Contrato APP.

## 5. CONCLUSIONES

Después de realizar un análisis conjunto del Proyecto a la luz de los elementos anteriormente expuestos y en particular de: (i) el Plan Nacional de Desarrollo, que acoge políticas claras de fomento para el desarrollo de la infraestructura carretera nacional, incluyendo los ejes viales que el Proyecto contribuirá a posibilitar; (ii) la Ley APP y su Reglamento, que es el marco regulatorio rector del Proyecto y la estructura del Proyecto y que servirá para otorgar viabilidad al régimen financiero que haría posible su realización; (iii) la Ley de Caminos que, siendo la ley aplicable a la ejecución de las obras contempladas en el Proyecto, permite la participación del sector privado y se encuentra en concordancia con las disposiciones de la Ley APP y su Reglamento; se concluye la plena viabilidad jurídica del Proyecto, en virtud de que es un proyecto de interés público y rentabilidad social congruente con el Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018, cuyo régimen financiero propuesto se encuentran de conformidad con la Ley APP y su Reglamento, así como con los lineamientos emitidos por SHCP y todas las disposiciones legales aplicables.