

## **IV. VIABILIDAD JURÍDICA**

### **PROYECTO**

### **Autopista Cardel – La Tinaja,**

### **con Ramal al Puerto de**

### **Veracruz**

**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>
<b>3. JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO</b> .....	<b>11</b>
ALINEACIÓN ESTRATÉGICA .....	11
BENEFICIOS DEL PROYECTO.....	12
REGULACIÓN DEL PROYECTO.....	13
<b>4. ESTRUCTURA LEGAL DEL PROYECTO</b> .....	<b>17</b>
<b>5. CONCLUSIONES</b> .....	<b>17</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 (LAPP), así como en el Artículo 24 de su respectivo Reglamento, 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 de la Autopista Cardel – La Tinaja, con Ramal al puerto de Veracruz, tiene como objetivo disminuir los tiempos y costos de transporte de los usuarios, mediante la construcción de una autopista que inicia en el Entronque Úrsulo Galván y termina en el Entronque La Tinaja y con un ramal al Puerto de Veracruz

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 contribuir al desarrollo económico y comercial.

## 2. DESCRIPCIÓN LEGAL DEL PROYECTO

### Identificación de la Entidad y Modalidad de Contratación

La entidad participante será la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT) 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 (LAPP) y su Reglamento (RLAPP).

### Legislación Aplicable

En cuanto a las disposiciones legales Federales Estatales y Municipales que resulten necesarias para la ejecución del Proyecto. El Proyecto se fundamenta en los artículos 25, 28 y 134 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, que señalan que:

#### **Artículo 25:**

*“Corresponde al Estado la rectoría del desarrollo nacional para garantizar que éste sea integral y sustentable, que fortalezca la Soberanía de la Nación y su régimen democrático y que, mediante el fomento del crecimiento económico y el empleo y una más justa distribución del ingreso y la riqueza, permita el pleno ejercicio de la libertad y la dignidad de los individuos, grupos y clases sociales, cuya seguridad protege esta Constitución (...).*

*El Estado planeará, conducirá, coordinará y orientará la actividad económica nacional, y llevará al cabo la regulación y fomento de las actividades que demande el interés general en el marco de libertades que otorga esta Constitución.*

*Al desarrollo económico nacional concurrirán, con responsabilidad social, el sector público, el sector social y el sector privado, sin menoscabo de otras formas de actividad económica que contribuyan al desarrollo de la Nación. (...)*

**Artículo 28:**

*“El Estado contará con los organismos y empresas que requiera para el eficaz manejo de las áreas estratégicas a su cargo y en las actividades de carácter prioritario donde, de acuerdo con las leyes, participe por sí o con los sectores social y privado. (...)*”

**Artículo 134:**

*“Los recursos económicos de que dispongan la Federación, las entidades federativas, los Municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, se administrarán con eficiencia, eficacia, economía, transparencia y honradez para satisfacer los objetivos a los que estén destinados. (...)*

*Las adquisiciones, arrendamientos y enajenaciones de todo tipo de bienes, prestación de servicios de cualquier naturaleza y la contratación de obra que realicen, se adjudicarán o 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 a precio, calidad, financiamiento, oportunidad y demás circunstancias pertinentes. (...)*”.

**Competencia de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT).**

La autoridad competente para realizar el Proyecto es la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT), en términos de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, la cual establece en su artículo 36:

*I.- Formular y conducir las políticas y programas para el desarrollo de las comunicaciones y transporte terrestre y aéreo, de acuerdo con las necesidades del país;*

*IX.- Otorgar concesiones y permisos para la explotación de servicios de autotransportes en las carreteras federales y vigilar técnicamente su funcionamiento y operación, así como el cumplimiento de las disposiciones legales respectivas;*

*XII.- Fijar las normas técnicas del funcionamiento y operación de los servicios públicos de comunicaciones y transportes aéreos y terrestres, y las tarifas para el cobro de estos, así como participar con la Secretaría de Hacienda y Crédito Público en el establecimiento de las tarifas de los servicios que presta la Administración Pública Federal de comunicaciones*

y transportes aéreos y terrestres.

*XXI.- Construir y conservar los caminos y puentes federales, incluso los internacionales; así como las estaciones y centrales de autotransporte federal;*

*XXII.- Construir y conservar caminos y puentes, en cooperación con los gobiernos de las entidades federativas, con los municipios y los particulares;*

*XXIV.- Otorgar concesiones o permisos para construir las obras que le corresponda ejecutar;*

Por su parte, el artículo 5 de la Ley de Caminos establece que corresponde a la SICT las siguientes atribuciones:

*III. Otorgar las concesiones y permisos a que se refiere esta Ley; vigilar su cumplimiento y resolver sobre su revocación o terminación en su caso;*

*VIII. Establecer las bases generales de regulación tarifaria.*

Por último, el artículo 5 del Reglamento Interior de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes establece que le corresponde al Secretario de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes el otorgamiento de las concesiones que por ley le corresponda a la Secretaría y resolver, en su caso, sobre su prórroga y modificaciones, así como declarar administrativamente su caducidad, nulidad, rescisión o revocación.

### **Del cumplimiento de la Legislación Federal, estatal y municipal.**

El Proyecto es viable jurídicamente ya que cumple con las disposiciones de carácter federal, lo cual se desprende del análisis siguiente.

De acuerdo con el artículo 1 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal (en adelante Ley de Caminos), ésta tiene por objeto regular la construcción, operación, explotación, conservación y mantenimiento de los caminos y puentes a que se refieren las siguientes fracciones, los cuales constituyen vías generales de comunicación; así como los servicios de autotransporte federal que en ellos operan, sus servicios auxiliares y el tránsito en dichas vías:

- I. Los que comuniquen a dos o más estados de la Federación; y
- II. Los que 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

Por lo tanto, y de acuerdo con lo establecido en el artículo 5 de la Ley de Caminos, el desarrollo e implementación de la Autopista se considera de jurisdicción federal.

## **Ley General de Bienes Nacionales**

La Ley General de Bienes Nacionales tiene por objeto regular los bienes de uso común que constituyen el patrimonio de la Nación, como lo son los caminos, carreteras, puentes y vías férreas que constituyen vías generales de comunicación, con sus servicios auxiliares y demás partes integrantes.

Asimismo, la mencionada Ley señala en su artículo 16 que las concesiones, permisos y autorizaciones sobre bienes sujetos al régimen de dominio público de la Federación no crean derechos reales; sino sólo otorgan el derecho al uso, aprovechamiento o explotación, de acuerdo con las reglas y condiciones que establezcan las leyes y el título de la concesión, el permiso o la autorización correspondiente.

Por su parte, el artículo 72 de la Ley General de Bienes Nacionales establece que las dependencias administradoras de inmuebles podrán otorgar a los particulares derechos de uso o aprovechamiento sobre los inmuebles federales, mediante concesión, para la realización de actividades económicas, sociales o culturales, sin perjuicio de leyes específicas que regulen el otorgamiento de concesiones, permisos o autorizaciones sobre inmuebles federales. Las dependencias administradoras de inmuebles, en el ámbito de sus respectivas atribuciones, emitirán los lineamientos para el otorgamiento o prórroga de las concesiones sobre los inmuebles federales de su competencia, sin perjuicio de las disposiciones legales aplicables.

Aunado a lo anterior, la Ley General de Bienes Nacionales señala en su artículo 76, que las concesiones sobre bienes sujetos al régimen de dominio público de la Federación podrán revocarse y caducar cuando proceda conforme a la ley y previa audiencia que se conceda a los interesados para que rindan pruebas y aleguen lo que a su derecho convenga.

En estos casos, los bienes materia de la concesión, sus mejoras y accesiones pasarán de pleno derecho al control y administración de la Administración Pública Federal. Se consideran como causales para revocar una concesión:

- I. Dejar de cumplir con el fin para el que fue otorgada la concesión, dar al bien objeto de esta un uso distinto al autorizado o no usar el bien de acuerdo con lo dispuesto en esta Ley, sus reglamentos y el título de concesión;
- II. Dejar de cumplir con las condiciones a que se sujete el otorgamiento de la concesión o infringir lo dispuesto en esta Ley y sus reglamentos, salvo que otra disposición jurídica establezca una sanción diferente;
- III. Dejar de pagar en forma oportuna los derechos fijados en el título de concesión o las demás contribuciones fiscales aplicables;
- IV. Ceder los derechos u obligaciones derivadas del título de concesión o dar en arrendamiento o comodato fracciones del inmueble concesionado, sin contar con

- la autorización respectiva;
- V. Realizar obras no autorizadas;
  - VI. Dañar ecosistemas como consecuencia del uso, aprovechamiento o explotación, y
  - VII. Las demás previstas en esta Ley, en sus reglamentos o en el título de concesión.

Por su parte, el artículo 19 de la Ley General de Bienes Nacionales establece la facultad de la Administración Pública Federal para rescatar las concesiones que otorguen sobre bienes sujetos al régimen de dominio público de la Federación, por causas de utilidad, de interés público o de seguridad nacional, y mediante indemnización.

### **Ley de Vías Generales de Comunicación**

La Ley de Vías Generales de Comunicación establece en su artículo 8 que, para construir, establecer y explotar vías generales de comunicación, o cualquiera clase de servicios conexos a éstas, será necesario el tener concesión o permiso del Ejecutivo Federal, por conducto de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes y con sujeción a los preceptos de esta Ley y sus Reglamentos.

El artículo 12 de la Ley de Vías Generales de Comunicación señala que las concesiones para la construcción, establecimiento o explotación de vías generales de comunicación, sólo se otorgarán a ciudadanos mexicanos o a sociedades constituidas conforme a las leyes del país. En caso de que se trate de sociedades, se establecerá en la escritura respectiva, que, para el caso de que tuvieren o llegaren a tener uno o varios socios extranjeros, éstos se considerarán como nacionales respecto de la concesión, obligándose a no invocar, por lo que a ella se refiera, la protección de sus Gobiernos, bajo pena de perder, si lo hicieren, en beneficio de la Nación, todos los bienes que hubieren adquirido para construir, establecer o explotar la vía de comunicación, así como los demás derechos que les otorgue la concesión .

Los Concesionarios llevarán a cabo por sí mismos la construcción y/o explotación y, en ningún caso, no podrán organizar sociedades a quienes cedan los derechos adquiridos en la concesión o permiso. Sin embargo, la SICT podrá autorizar la cesión de los derechos y obligaciones estipulados en la concesión o permiso, cuando a su juicio fuere conveniente, siempre que hubieren estado vigentes por un término no menor de cinco años y que el beneficiario haya cumplido con todas sus obligaciones.

Los interesados en obtener concesión o permiso para construir, establecer o explotar vías generales de comunicación, elevarán solicitud a la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, de conformidad con los preceptos de esta Ley y sus reglamentos. Una vez recibida la solicitud de concesión y previo pago de los derechos respectivos, se procederá a efectuar los estudios técnicos que correspondan de acuerdo

con las bases generales y a la normatividad establecida en materia de conservación del equilibrio ecológico y si el resultado de éstos fuere favorable, la solicitud con las modificaciones que acuerde la Secretaría se publicará a costa del interesado, por dos veces, de cinco en cinco días en el Diario Oficial de la Federación y en uno de los periódicos de mayor circulación, con el fin de que, durante el plazo de diez días contados a partir de la última publicación, las personas que pudieren resultar afectadas, presenten sus observaciones.

Si transcurrido el plazo a que se refiere el párrafo anterior no se presentan objeciones, o si las que se presentan no fueren de tomarse en cuenta, se podrá otorgar la concesión con las modificaciones de carácter técnico y jurídico que se estimen pertinentes, previo cumplimiento de los requisitos técnicos, administrativos y legales que señale la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes.

Otorgada la concesión, la SICT ordenará si lo considera necesario, que a costa del interesado se publique aquélla en el Diario Oficial de la Federación con la exposición de los fundamentos que se hayan tenido para otorgarla y el programa a que habrá de sujetarse la construcción o explotación de la vía concesionada, de acuerdo con las bases que establece el artículo 8o.

### **Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal**

De acuerdo con el artículo 6 de la Ley de Caminos para construir, operar, explotar, conservar y mantener los caminos y puentes federales se requiere del otorgamiento de una concesión por parte de la SICT. Las concesiones sólo podrán ser otorgadas a mexicanos o sociedades constituidas conforme a las leyes mexicanas, hasta por un plazo de 30 años y podrán ser prorrogadas, hasta por un plazo equivalente al señalado originalmente, en cualquier momento después del primer tercio de la vigencia de estas, cuando a juicio de la SICT, se justifique la necesidad de realizar inversiones que no se hubiesen previsto en las condiciones originales de los títulos de concesión.

Por su parte el artículo 6 Bis de la Ley de Caminos señala que, para el otorgamiento de los títulos de concesión o la resolución de las prórrogas de estos, la SICT deberá tramitar ante la Secretaría de Hacienda y Crédito Público lo siguiente:

- I. La opinión favorable sobre la rentabilidad económica del proyecto respectivo.

Se entenderá por rentabilidad económica, el resultado de comparar los ingresos monetarios susceptibles de ser generados por el uso, aprovechamiento o explotación de los bienes de dominio público concesionados, con respecto a los costos que se generarían por la realización del proyecto que se pretende concesionar, durante el horizonte temporal de evaluación.

Para efectos de esta fracción, la SICT deberá remitir a la Secretaría de Hacienda y Crédito



Público la evaluación que llevó a cabo sobre la rentabilidad económica del proyecto, así como la documentación que utilizó para realizar dicha evaluación, a fin de que esta última dependencia en un plazo no mayor a treinta días naturales, contado a partir de la fecha en que recibió la evaluación y documentación a que se refiere este párrafo, emita su opinión al respecto. En caso de que la Secretaría de Hacienda y Crédito Público no emita esta opinión en el plazo establecido, se entenderá emitida en sentido afirmativo.

- II. El registro en la cartera de programas y proyectos de inversión, en términos del artículo 34 de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, cuando se consideren recursos públicos federales como parte de su financiamiento, y
- III. La determinación de las contraprestaciones que el concesionario deba cubrir al Gobierno Federal, en términos de las disposiciones jurídicas aplicables. Para efectos de esta fracción, la SICT deberá presentar a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público la propuesta de dichas contraprestaciones.

El artículo 15 de la Ley de Caminos señala que el título de concesión que otorgue la SICT deberá contener al menos:

- I. Nombre y domicilio del concesionario;
- II. Objeto, fundamentos legales y los motivos de su otorgamiento;
- III. Las características de construcción y las condiciones de conservación y operación de la vía;
- IV. Las bases de regulación tarifaria para el cobro de las cuotas en las carreteras y puentes;
- V. Los derechos y obligaciones de los concesionarios;
- VI. El periodo de vigencia;
- VII. El monto del fondo de reserva destinado a la conservación y mantenimiento de la vía;
- VIII. Las contraprestaciones que deban cubrirse al gobierno Federal, mismas que serán fijadas por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público a propuesta de la Secretaría, y
- IX. Las causas de revocación y terminación:
  - a. Vencimiento del plazo establecido en el título o de la prórroga que se hubiera otorgado;
  - b. Renuncia del titular;
  - c. Revocación;

- d. Rescate;
- e. Desaparición del objeto o de la finalidad de la concesión;
- f. Liquidación;
- g. Quiebra, para lo cual se estará a lo dispuesto en la Ley de la materia; y
- h. Las causas previstas en el título respectivo.

De acuerdo con el artículo 17 de la Ley de Caminos, la SICT podrá revocar los títulos de concesión por cualquiera de las causas siguientes:

- I. No cumplir, sin causa justificada, con el objeto, obligaciones o condiciones de las concesiones y permisos en los términos establecidos en ellos;
- II. No cumplir con las características de construcción y operación, establecidos en las concesiones y permisos;
- III. Interrumpir el concesionario la operación de la vía total o parcialmente, sin causa justificada;
- IV. Interrumpir el permisionario la prestación del servicio de autotransporte de pasajeros total o parcialmente, sin causa justificada;
- V. Reincidir en la aplicación de tarifas superiores a las autorizadas o registradas;
- VI. Ejecutar actos que impidan o tiendan a impedir la actuación de otros prestadores de servicios o permisionarios que tengan derecho a ello;
- VII. No cubrir las indemnizaciones por daños que se originen con motivo de la prestación de los servicios;
- VIII. Cambiar de nacionalidad el concesionario o permisionario;
- IX. Ceder, hipotecar, gravar o transferir las concesiones y permisos, los derechos en ellos conferidos o los bienes afectos a los mismos, a algún gobierno o estado extranjero o admitir a éstos como socios de las empresas concesionarias o permisionarias;
- X. Ceder o transferir las concesiones, permisos o los derechos en ellos conferidos, sin autorización de la Secretaría;
- XI. Modificar o alterar substancialmente la naturaleza o condiciones de los caminos y puentes o servicios sin autorización de la Secretaría;
- XII. Prestar servicios distintos a los señalados en el permiso respectivo;
- XIII. No otorgar o no mantener en vigor la garantía de daños contra terceros;
- XIV. Incumplir reiteradamente cualquiera de las obligaciones o condiciones establecidas en esta Ley o en sus reglamentos, y

XV. Las demás previstas en la concesión o el permiso respectivo.

Una vez cumplido el término de la concesión, y en su caso, de la prórroga que se hubiere otorgado, la vía general de comunicación con los derechos de vía y sus servicios auxiliares, revertirán sin costo alguno y libre de todo gravamen al dominio de la Nación.

### **Aspectos legales respecto al Esquema de Asociación Público Privada.**

De conformidad con el artículo 2 de la Ley APP, los proyectos de asociación público-privada regulados por la mencionada 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, mayoristas, intermediarios 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.

Por su parte, en el artículo 4 de la Ley APP, establece que las disposiciones de la Ley son aplicables a los proyectos de asociación público-privadas que realicen las entidades federativas, municipios y los entes públicos de unas u otros, con recursos federales, de conformidad con los convenios que celebren con dependencias o entidades de la Administración Pública Federal.

## **3. JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO**

### **Alineación Estratégica**

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 25 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, corresponde a la Federación la rectoría del desarrollo nacional.

En cumplimiento de dicha facultad constitucional, la Federación planeará, conducirá, coordinará y orientará la actividad económica, regulando y fomentando las actividades que demande el interés general, pudiendo participar por sí o con los sectores social y privado. Con base en lo anterior, el Plan Nacional de Desarrollo 2019 – 2024, publicado en el Diario Oficial el 12 de julio de 2019, define los ejes para impulsar el desarrollo económico sostenible a lo largo de todo el territorio nacional, que permita la creación de empleos mediante programas sectoriales, proyectos regionales y obras de infraestructura, para lo que establece que “se alentará la inversión privada, tanto la nacional como la extranjera, y se establecerá un marco de certeza jurídica, honestidad, transparencia y reglas claras”.

Además, el Plan Nacional de Desarrollo establece como Política Social, el impulsar la construcción de un país con bienestar, siendo el objetivo más importante del Gobierno Federal de la Cuarta Transformación que en 2024 la población de México esté viviendo en un entorno de bienestar. Los proyectos regionales y los programas sectoriales que opera el

Ejecutivo Federal están orientados a ese propósito sexenal.

Así también, se establece que el Gobierno Federal respetará los contratos suscritos por administraciones anteriores, alentando la inversión, tanto la nacional como la extranjera, y se establecerá un marco de certeza jurídica, honestidad, transparencia y reglas claras.

El Plan Nacional de Desarrollo 2019 – 2024 señala en su Estrategia 3.6.1 que es importante contar con una red carretera segura y eficiente que conecte centros de población, puertos, aeropuertos, centros logísticos y de intercambio modal, conservando su valor patrimonial.

Por su parte, el Programa de Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2020 – 2024, publicado el 2 de julio de 2020, señala como Estrategia Prioritaria 1.4: el incremento de la cobertura y accesibilidad de las vías de comunicación para impulsar el desarrollo regional y disminuir la marginación. Asimismo, la Estrategia Prioritaria 1.5: señala que se debe mejorar la planeación y prospectiva de la infraestructura carretera, para contar con procesos sólidos y ágiles de terminación de obra y detectar oportunamente las necesidades futuras de la infraestructura carretera.

Por último, el Plan Veracruzano de Desarrollo 2020 – 2024 señala en su Estrategia 5.1 la necesidad de invertir en infraestructura básica para fomentar el bienestar económico y social de cada región. En este sentido, la Línea de acción 5.1.2 señala que se deberán construir vías de comunicación que conecten las regiones del norte, centro y sur del Estado de Veracruz.

### **Beneficios sociales del Proyecto**

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 de las tres regiones de influencia del Proyecto
- 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.

Por lo anterior, el Proyecto Construcción de la autopista Cardel – La Tinaja con Ramal al Puerto de Veracruz, es un proyecto de interés público y rentabilidad social congruente con el Plan Nacional de Desarrollo 2019 – 2024, 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 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; (...)

En términos del inciso c) de la fracción III del artículo 3 del Reglamento APP, el Proyecto se entenderá como un proyecto de asociación público-privado autofinanciable, toda vez que los recursos para su desarrollo y ejecución provienen en su totalidad de recursos de particulares y/o ingresos generados por el Proyecto.

De acuerdo con el artículo 13 de la Ley APP para realizar proyectos de asociación público-privada se requiere:

- I. La celebración de un contrato de largo plazo, en el que se establezcan los derechos y obligaciones del ente público contratante, por un lado y los del o los desarrolladores que presten los servicios y, en su caso, ejecuten la obra, por el otro;
- II. Cuando así sea necesario, el otorgamiento de uno o varios permisos, concesiones o autorizaciones para el uso y explotación de los bienes públicos, la prestación de los servicios respectivos, o ambos;

[...]

De conformidad con la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal y con el artículo 87 de la Ley APP, el Proyecto de asociación público-privada requiere del uso de bienes

públicos o la prestación de los servicios por parte del o de los desarrolladores requieran de permisos, concesiones u otras autorizaciones, éstos se otorgarán conforme a las siguientes:

- I. Su otorgamiento se realizará mediante el procedimiento de concurso previsto en la Ley APP; y
- II. La vigencia de cada una de las autorizaciones para la prestación de los servicios se sujetará a lo siguiente:
  - a. Cuando el plazo inicial máximo que establezca la ley que regula la autorización sea menor o igual al plazo de cuarenta años, aplicará este último;
  - b. Cuando la ley que rige la autorización establezca un plazo inicial máximo mayor al de cuarenta años, aplicará el plazo mayor, y
  - c. Independientemente del plazo inicial por el que se otorgue la autorización, su duración, con las prórrogas que en su caso se otorguen conforme a la ley de la materia, no podrá exceder el plazo máximo señalado por dicha ley.

Derivado de lo establecido en el artículo 87 de la Ley APP y con el artículo 6 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal será necesario otorgar una Concesión mediante la cual se otorgue al desarrollador el derecho para construir, operar, mantener y conservar una Autopista. La concesión podrá ser hasta por un plazo máximo de 30 años, pudiendo ser prorrogada nuevamente hasta por un periodo idéntico al principal, con fundamento en la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal. Es importante resaltar que, de acuerdo con la Ley APP, la Concesión que se otorgue deberá contener las condiciones mínimas indispensables que permitan al desarrollador el uso de los bienes del Proyecto.

Por otra parte, en cumplimiento con la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal y la Ley de Vías Generales de Comunicación, la SICT realizará un proceso de licitación pública de conformidad con la Ley APP (concurso público), con la finalidad de adjudicar un contrato de APP, así como el otorgamiento de una concesión para el uso y explotación de los bienes públicos y la prestación de los servicios respectivos.

El concurso público sólo podrá llevarse a cabo cuando se cumplan con los principios de legalidad, libre concurrencia y competencia, objetividad e imparcialidad, transparencia y publicidad y se adjudique en las mejores condiciones disponibles en cuanto a precio, calidad, financiamiento, oportunidad y demás circunstancias pertinentes.

El contrato de APP se celebrará para establecer una relación contractual de largo plazo, entre la SICT y un privado (Desarrollador) para la prestación de servicios al sector público y en el que se utilizará infraestructura provista por el Desarrollador con objetivos que aumenten el bienestar social y los niveles de inversión en el país, en los términos del artículo 2 de la Ley APP.

Por su parte, se cumple con lo establecido en el artículo 10 de la Ley APP en el que se establece que los esquemas 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 concesiones para la prestación de los servicios correspondientes se cumple en los términos de la legislación aplicable previamente señalada; en específico con la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, Ley de Vías Generales de Comunicación y Ley General de Bienes Nacionales.

En el Proyecto, se aplica la primera parte del artículo 19 de la Ley APP, toda vez que el contrato será integral, porque incluirá la construcción de la Autopista, así como de las obras necesarias para su correcta operación y explotación, así como su operación y mantenimiento durante la vigencia del citado contrato.

Por su parte aplicarán a partir del artículo 38 los parámetros para el desarrollo del concurso público para adjudicar el contrato.

*“Artículo 38. Las dependencias y entidades que pretendan el desarrollo de un proyecto de asociación público-privada convocarán a concurso, que deberá llevarse a cabo conforme a los principios de legalidad, libre concurrencia y competencia, objetividad e imparcialidad, transparencia y publicidad y, con las particularidades del artículo 31 de esta Ley, en igualdad de condiciones para todos los participantes.*

*En tales concursos se buscará adjudicar los proyectos en las mejores condiciones disponibles en cuanto a precio, calidad, financiamiento, oportunidad y demás circunstancias pertinentes...”*

El contrato se celebrará con el concursante que resulte ganador conforme al criterio de adjudicación establecido en las bases de concurso y se celebrará con las características y parámetros señalados a partir del artículo 91 y siguientes de la Ley APP, solo se transcriben los tres primeros.

*“Artículo 91. El contrato de asociación público-privada sólo podrá celebrarse con particulares personas morales cuyo objeto social o fines sean, de manera exclusiva, realizar aquellas actividades necesarias para desarrollar el proyecto respectivo. El objeto social también podrá incluir la participación en el concurso correspondiente.*

*Las bases del concurso señalarán el capital mínimo sin derecho a retiro, limitaciones estatutarias y demás requisitos que dicha sociedad deberá cumplir.*

*Artículo 92. El contrato de asociación público-privada deberá contener, como mínimo:*

- I. Nombre, datos de identificación y capacidad jurídica de las partes;*
- II. Personalidad de los representantes legales de las partes;*
- III. El objeto del contrato;*

- IV. *Los derechos y obligaciones de las partes;*
- V. *Las características, especificaciones, estándares técnicos, niveles de desempeño y calidad para la ejecución de la obra y prestación de los servicios;*
- VI. *La relación de los inmuebles, bienes y derechos afectos al proyecto y su destino a la terminación del contrato, de conformidad con lo señalado en el artículo 123 de esta Ley y la obligación de mantener dicha relación actualizada;*
- VII. *El régimen financiero del proyecto, con las contraprestaciones a favor del desarrollador;*
- VIII. *La mención de que los inmuebles, bienes y derechos del proyecto sólo podrán ser afectados en términos del artículo 93 siguiente;*
- IX. *Los términos y condiciones conforme a los cuales el desarrollador deberá pactar con sus respectivos acreedores, en caso de incumplimiento frente a éstos, la transferencia temporal del control de la propia sociedad desarrolladora a los acreedores de ésta, previa autorización de la dependencia o entidad contratante;*
- X. *El régimen de distribución de riesgos, técnicos, de ejecución de la obra, financieros, por caso fortuito o fuerza mayor y de cualquier otra naturaleza, entre las partes, que en todo caso deberá ser equilibrado. Las dependencias y entidades no podrán garantizar a los desarrolladores ningún pago por concepto de riesgos distintos de los establecidos en el contrato o bien establecidos por mecanismos diferentes de los señalados por esta ley y su reglamento;*
- XI. *El plazo para el inicio y terminación de la obra, para el inicio en la prestación de los servicios, así como el plazo de vigencia del contrato y, en su caso, el régimen para prorrogarlos;*
- XII. *La indicación de las autorizaciones para el desarrollo del proyecto;*
- XIII. *Los supuestos de rescisión y terminación anticipada del contrato y sus efectos, incluyendo las obligaciones, reembolsos y penas convencionales que según sea el caso deriven de las mismas, así como los términos y condiciones para realizarlos;*
- XIV. *El régimen de penas convencionales y de sanciones por incumplimiento de las obligaciones de las partes;*
- XV. *Los procedimientos de solución de controversias; y*
- XVI. *Los demás que, en su caso, el Reglamento establezca.*

*Para efectos de la presente Ley, el contrato y sus anexos son 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.*

*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.”*

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

El desarrollo del Proyecto tiene origen en la 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 RLAPP.

#### **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 y de 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 los artículos 14, fracción IV de la Ley APP y 24 su Reglamento; se concluye la plena viabilidad jurídica del Proyecto, en virtud de que es un proyecto de interés público y con beneficios socioeconómicos y rentabilidad social congruente con el Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024, 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.