



## **IV. VIABILIDAD JURÍDICA DEL PROYECTO**

### **PROYECTO “AUTOPISTA LA PITAHAYA - LIBRAMIENTO NORESTE DE QUERÉTARO”**

**Versión Pública**



**1 CONTENIDO**

**CONTENIDO.....2**

**1. VIABILIDAD JURÍDICA DEL PROYECTO.....3**

**2. MARCO JURÍDICO APLICABLE.....4**

**3. ESQUEMA JURÍDICO FINANCIERO.....8**

**4. CONCLUSIONES.....9**



## 1. VIABILIDAD JURÍDICA DEL PROYECTO

El análisis de la viabilidad jurídica del proyecto "Autopista La Pitahaya-Libramiento Noreste de Querétaro" es de vital importancia para garantizar su desarrollo de manera integral y acorde con la legislación aplicable. En este sentido, se ha realizado una revisión exhaustiva del marco jurídico que respalda este proyecto en cumplimiento con la fracción IV del artículo 14 de la Ley de Asociaciones Público Privadas (LAPP) y el artículo 24 de su respectivo Reglamento.

Las disposiciones jurídicas federales, estatales y municipales que resulta necesario observar para la contratación y ejecución del Proyecto, de manera enunciativa, más no limitativa se listan a continuación:

1. Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.
2. Código de Comercio.
3. Código Civil Federal.
4. Código Federal de Procedimientos Civiles.
5. Código Territorial para el Estado y los Municipios de Guanajuato.
6. Ley Agraria.
7. Ley de Aguas Nacionales.
8. Ley de Asociaciones Público Privadas.
9. Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.
10. Ley de Expropiación.
11. Ley de Instituciones de Crédito.
12. Ley de Instituciones de Seguros y Fianzas.
13. Ley de Inversión Extranjera.
14. Ley de Planeación.
15. Ley de Tesorería de la Federación.
16. Ley de Vías Generales de Comunicación.
17. Ley del Instituto del Fondo Nacional de Vivienda para los Trabajadores.
18. Ley del Seguro Social.
19. Ley del Sistema del Ahorro para el Retiro.
20. Ley Federal de Competencia Económica.
21. Ley Federal de Procedimiento Administrativo.
22. Ley Federal del Trabajo.
23. Ley Federal Sobre Monumentos y Zonas Arqueológicas, Artísticas e Históricas.
24. Ley General de Bienes Nacionales.
25. Ley General de Desarrollo Forestal Sustentable.
26. Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito.
27. Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública.
28. Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente.
29. Ley Orgánica de la Administración Pública Federal.
30. Reglamento de la Ley de Aguas Nacionales.



31. Reglamento de la Ley de Asociaciones Público Privadas.
32. Reglamentos de Construcción.
33. Reglamento de la Ley General de Desarrollo Forestal Sustentable.
34. Reglamentos de Desarrollo Urbano.
35. Reglamentos de Uso de Suelo.
36. Reglamento de la Ley de Inversión Extranjera.
37. Reglamento de la Ley de Tesorería de la Federación.
38. Reglamento de la Ley Federal de Competencia Económica.
39. Reglamento de la Ley Federal Sobre Monumentos y Zonas Arqueológicas, Artísticas e Históricas.
40. Reglamento de la Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública.
41. Reglamento de la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente.
42. Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
43. Bandos Municipales.
44. 4Normas Oficiales Mexicanas

## 2. MARCO JURÍDICO APLICABLE

El proyecto se sustenta en una sólida base constitucional, respaldado por los artículos 25, 28 y 134 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, los cuales establecen principios fundamentales para el desarrollo nacional:

- **Artículo 25:** El Estado tiene la responsabilidad de guiar el desarrollo nacional de manera integral y sustentable, fortaleciendo la soberanía de la Nación y su régimen democrático. Esto implica promover el crecimiento económico, el empleo y una distribución más equitativa de la riqueza, enfatizando la colaboración entre el sector público, el sector social y el sector privado en el desarrollo económico nacional.
- **Artículo 28:** El Estado tiene la facultad de contar con organismos y empresas necesarios para gestionar eficazmente áreas estratégicas y actividades prioritarias, en colaboración con los sectores público, social y privado.
- **Artículo 134:** Los recursos económicos de la Federación, estados, municipios y demarcaciones territoriales deben administrarse eficientemente, con transparencia y honradez, para cumplir con sus objetivos. Además, se establece la obligación de llevar a cabo adquisiciones, arrendamientos y enajenaciones de bienes, así como prestación de servicios, mediante licitaciones públicas con el objetivo de obtener las mejores condiciones disponibles en términos de precio, calidad, financiamiento y oportunidad.



## 2.1. Plan Nacional de Desarrollo

El Proyecto está alineado con el Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024 de México en múltiples aspectos, lo que refuerza su relevancia y pertinencia en el contexto nacional:

**Infraestructura y Conectividad:** El Plan Nacional de Desarrollo considera la inversión en infraestructura y conectividad como un eje estratégico clave. La construcción de autopistas y carreteras de alta calidad, como "Autopista La Pitahaya-Libramiento Noreste de Querétaro", se alinea perfectamente con la visión de modernizar y expandir la infraestructura de transporte en México, mejorando la conectividad y facilitando el transporte de mercancías y personas.

**Desarrollo Regional:** La Autopista la Pitahaya-Libramiento Noreste de Querétaro puede tener un impacto significativo en el desarrollo regional al mejorar la accesibilidad a áreas previamente mal conectadas. Esto tiene el potencial de estimular el crecimiento económico en esas regiones, generar empleos y elevar la calidad de vida de las comunidades locales. Esta iniciativa apoya directamente el objetivo del Plan Nacional de Desarrollo de reducir las disparidades regionales y promover un desarrollo equitativo en todo el país.

**Sustentabilidad y Medio Ambiente:** El Plan Nacional de Desarrollo subraya la importancia de llevar a cabo proyectos de infraestructura de manera sostenible y respetuosa con el medio ambiente. Esto incluye la evaluación y mitigación de impactos ambientales, así como la consideración de aspectos como la conservación de recursos naturales y la biodiversidad. Es esencial que la autopista cumpla con las normativas y directrices ambientales establecidas en el plan.

**Inversión Pública y Privada:** La ejecución de proyectos de infraestructura frecuentemente requiere una combinación de inversión pública y privada. El Plan Nacional de Desarrollo establece las políticas y pautas necesarias para fomentar la inversión privada en proyectos de infraestructura, lo cual puede ser relevante para la autopista la Pitahaya-Libramiento Noreste de Querétaro.

## 2.2 Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2020-2024

El Proyecto también se encuentra vinculado con el objetivo 5.1 "objetivo prioritario 1: contribuir al bienestar social mediante la construcción, modernización y conservación de infraestructura carretera accesible, segura, eficiente y sostenible, que conecte a las personas de cualquier condición, con visión de desarrollo regional e intermodal" del programa sectorial.

En efecto, conforme a dicho objetivo, la importancia de la infraestructura carretera es fundamental, ya que facilita el tránsito de personas y mercancías, une poblaciones, da acceso a bienes y servicios e integra a comunidades en zonas aisladas y marginadas.



Así, la construcción, la conservación y el mantenimiento de estos activos son indispensables para el desarrollo económico y el bienestar social del país.

## 2.3 Marco Jurídico Estatal

El Proyecto Autopista La Pitahaya-Libramiento Noreste de Querétaro, también está sujeto a regulaciones y requisitos estatales en los estados de Querétaro, Guanajuato y San Luis Potosí. Los aspectos clave del cumplimiento normativo en cada uno de los estados mencionados incluyen:

### En el Estado de Querétaro:

- Alineación del proyecto con el Plan de Desarrollo del Estado de Querétaro.
- Cumplimiento de los requisitos del Código Urbano del Estado de Querétaro.
- Consideración de la política ambiental y la realización de estudios de impacto ambiental.

### En el Estado de Guanajuato:

- Conformidad con el Plan Estatal de Desarrollo de Guanajuato 2040.
- Adecuación a la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y la Ley de Desarrollo Urbano del Estado de Guanajuato.
- Cumplimiento de la Ley para la Protección y Preservación del Ambiente del Estado de Guanajuato.

### En el Estado de San Luis Potosí:

- Contribución al cumplimiento de acciones del Plan Estatal de Desarrollo 2021-2027.
- Alineación con la Ley de Desarrollo Urbano del Estado de San Luis Potosí y la Ley Ambiental del Estado de San Luis Potosí.

## 2.4 Marco Jurídico Municipal

Se deberán cumplir con las disposiciones de nivel municipal que sean aplicables al Proyecto, en relación con el trámite y obtención de permisos y/o licencias de construcción y/o uso de suelo que afecten de manera directa al Proyecto en función de las características de este.



De manera enunciativa más no limitativa, se señalan las siguientes disposiciones municipales que deberán considerarse:

- Reglamentos de Construcción
- Reglamentos de Desarrollo Urbano
- Reglamentos de Uso de Suelo
- Bandos Municipales

El trazo del Proyecto pretende conectar distintas áreas de cinco municipios del país, uno del Estado de Querétaro, tres del Estado de Guanajuato y uno más en el Estado de San Luis Potosí, los cuales son: Querétaro, en el estado de Querétaro; San Miguel de Allende, San Luis de la Paz y San Diego de la Unión, en el estado de Guanajuato, así como Santa María del Río en el Estado de San Luis Potosí.

Los Programas Municipales de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano son los instrumentos normativos que definen las políticas y estrategias urbanas de uso de suelo, crecimiento, conservación, mejoramiento y ordenamiento en el territorio municipal. Tiene por objeto determinar la expansión y densificación de los asentamientos humanos; así como concretar una ciudad funcional en términos de su estructura de usos de suelo, de los niveles y organización territorial de sus actividades económicas y de la preservación de su ecosistema, con base en el aprovechamiento óptimo de los recursos naturales y financieros disponibles, así como de perfeccionar la administración pública municipal. Todo esto con el propósito de mejorar las condiciones de vida y sustento de la población residente.

En ese tenor, el Proyecto deberá observar lo previsto en los distintos Programas de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano de los Municipios de Querétaro; San Miguel de Allende; San Luis de la Paz; San Diego de la Unión, y Santa María del Río.

Además, se señala la importancia de cumplir con las regulaciones municipales, como los reglamentos de construcción, desarrollo urbano, uso de suelo y bandos municipales. Dado que el proyecto abarca múltiples municipios en los tres estados, es crucial coordinar y cumplir con las disposiciones de cada uno de ellos.

En resumen, el proyecto de la Autopista La Pitahaya-Libramiento Noreste de Querétaro se encuentra bien fundamentado en términos de cumplimiento normativo a nivel estatal y municipal, lo que contribuye a su viabilidad y ejecución adecuada. Este nivel de conformidad legal y reglamentaria es esencial para garantizar que el proyecto se desarrolle de manera efectiva y en línea con los estándares requeridos.



## 3. ESQUEMA JURÍDICO FINANCIERO

De acuerdo con la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal (Ley de Caminos), el proyecto se encuentra bajo jurisdicción federal y estará a cargo de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT), ya que implica el desarrollo de una autopista que conecta tres entidades federativas en México. La formalización de este proyecto se llevará a cabo mediante la celebración de un Contrato de Asociación Público-Privada (APP) y la emisión de un Título de Concesión. Esto se basa en el artículo 60 de la Ley APP y el artículo 6 de la Ley de Caminos, que establecen la necesidad de otorgar una concesión para construir, operar, mantener y conservar una autopista.

Las principales características del proyecto son las siguientes:

1. **Autofinanciable:** El proyecto se financiará íntegramente con recursos del sector privado, lo que significa que no se utilizarán recursos públicos. Esto permite al Gobierno Federal destinar su capacidad económica a otras necesidades prioritarias para el país.
2. **Vigencia:** Tanto el Título de Concesión como el Contrato APP tendrán un plazo inicial de vigencia de 30 años, que podrá prorrogarse según lo establecido en la Ley de Caminos y la Ley APP.
3. **Derecho de Vía:** El Desarrollador será responsable de aportar los recursos humanos, materiales y financieros necesarios, así como los recursos del Fondo para la Liberación del Derecho de Vía y Medio Ambiente. Estos fondos se destinarán a la adquisición de terrenos, derechos de uso de suelo, y otros aspectos relacionados con el cambio de uso de suelo, derechos y servicios. La SICT, por su parte, llevará a cabo las gestiones administrativas y, si es necesario, actos de autoridad relacionados con expropiaciones.

En caso de agotarse el fondo y requerirse inversiones adicionales para continuar con la liberación del Derecho de Vía, un Comité de Expertos determinará los términos y condiciones para realizar estas aportaciones adicionales. El Desarrollador reconocerá estas inversiones como parte del Monto Total de Inversión mediante un reequilibrio económico de la Concesión y el Contrato APP.

4. **Permisos y Autorizaciones:** El Desarrollador deberá gestionar y obtener todos los permisos y autorizaciones necesarios para la construcción de la autopista, así como para la liberación del Derecho de Vía y el mantenimiento de los existentes. Esto incluye la Manifestación de Impacto Ambiental y los Estudios Técnicos Justificativos, cuyos costos serán cubiertos por el Desarrollador. La SICT será responsable de los actos de autoridad relacionados con expropiaciones y las gestiones administrativas necesarias.

Se considerará un evento de Caso Fortuito o Fuerza Mayor la falta de obtención de permisos y autorizaciones por causas no imputables a las Partes, y un Comité de Expertos determinará en qué situaciones se aplicará esta consideración.





5. **Obras Adicionales y Obras Inducidas:** Si durante la construcción surgen Obras Adicionales (como obras de drenaje o caminos) u Obras Inducidas (derivadas de solicitudes de diversas autoridades), el Desarrollador o la SICT deberán notificar a la otra Parte y al Comité de Expertos. El Comité decidirá si proceden estas obras y el Desarrollador deberá financiarlas a través del Fondo para Obras Adicionales y Obras Inducidas. Si el fondo se agota, se requerirán inversiones adicionales, que también serán reconocidas como parte del Monto Total de Inversión.
6. **Riesgos:** La concesionaria asumirá los riesgos relacionados con el tráfico, la construcción y la operación del proyecto.
7. **Contraprestaciones:** La concesionaria pagará a la Tesorería de la Federación las contraprestaciones definidas en la Ley de Caminos y la Ley de Ingresos de la Federación correspondientes al Pago Inicial y al Pago Anual Fijo, que representará el 1% de los ingresos brutos tarifados sin IVA derivados de la explotación de la autopista durante la vigencia de la Concesión.

Este esquema jurídico-financiero garantiza la viabilidad y sostenibilidad del proyecto, alineando adecuadamente los intereses del sector público y privado. Además, establece un marco sólido para la ejecución y operación de la Autopista La Pitahaya-Libramiento Noreste de Querétaro.

## 4. CONCLUSIONES:

Luego de un exhaustivo análisis de la legislación federal, estatal y municipal aplicable al Proyecto de la Autopista La Pitahaya-Libramiento Noreste de Querétaro, se concluye que este proyecto es jurídicamente viable. Esta conclusión se sustenta en varios elementos clave:

1. **Cumplimiento Normativo:** El proyecto ha demostrado su conformidad con un amplio espectro de disposiciones legales federales, estatales y municipales. Desde la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos hasta regulaciones específicas relacionadas con la construcción de carreteras y el desarrollo urbano, el Proyecto se ha ajustado a las normativas de manera adecuada.
2. **Alineación con Objetivos Nacionales:** El Proyecto se encuentra en consonancia con los objetivos y metas establecidos en el Plan Nacional de Desarrollo. Esto refleja su contribución al desarrollo económico y social del país.
3. **Asociación Público-Privada (APP):** El Proyecto cumple con los requisitos legales para ser ejecutado como una asociación público-privada,
4. **Regulaciones de Seguridad Vial y Ambientales:** Se reconoce la importancia de cumplir con las regulaciones de seguridad vial y ambientales en todas las etapas del Proyecto. Esto garantiza la seguridad de los usuarios de la autopista y minimiza su impacto ambiental.



Expuesto lo anterior, y en cumplimiento con la fracción IV del artículo 14 de la Ley APP y el 24 de su Reglamento, se concluye que el Proyecto de la Autopista La Pitahaya-Libramiento Noreste de Querétaro es viable desde el punto de vista jurídico.