



**Diputado Roberto Carlos Terán Ramos
Presidente de la Mesa Directiva del
Congreso del Estado de Guanajuato de la
Sexagésima Sexta Legislatura
Presente:**

La que suscribe **Diputada Hades Berenice Aguilar Castillo**, integrante del Grupo Parlamentario de Morena en la **Sexagésima Sexta Legislatura** del Congreso del Estado de Guanajuato, en representación del IX Noveno Distrito, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 57 primer párrafo, de la Constitución Política del Estado de Guanajuato; así como, al Artículo 218 fracción III de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Guanajuato, me permito someter a la atenta consideración la siguiente propuesta de **Punto de Acuerdo**, atendiendo a las siguientes:

C O N S I D E R A C I O N E S

La autopista Guanajuato-Silao ha sido, a lo largo de los años, una vía estratégica para la conectividad estatal, altamente rentable y motor del desarrollo económico de la entidad. Sin embargo, el Gobierno del Estado de Guanajuato, mediante un cuestionable acto administrativo, otorgó por **treinta años** la concesión para el **"aprovechamiento"** de este bien público al consorcio VISE, S.A. de C.V.-Construcciones Rubau, S.A.¹, decisión que presenta irregularidades de fondo y que pone en riesgo tanto el interés público como el patrimonio del Estado de Guanajuato.

Año	Ingreso LPEEG(Estimado)
2022	\$ 220,783,643.00
2023	\$ 255,450,241.00
2024	\$ 261,709,728.00

¹ Título de Concesión de la para llevar a cabo el diseño, construcción, operación, explotación, conservación y mantenimiento de la autopista Silao - San Miguel de Allende y el aprovechamiento del activo para la rehabilitación, operación, explotación, conservación y mantenimiento de la autopista Guanajuato - Silao. Disponible en: <https://backperiodico.guanajuato.gob.mx/api/Periodico/DescargarPeriodicoid/17035>

Total	\$ 737,943,612.00
--------------	--------------------------

Fuente: Elaboración propia con información de la Ley de Presupuesto
de Egresos del Estado de Guanajuato de los años 2022, 2023 y 2024.

De la tabla anterior, se desprende que de los últimos 3 años se estimó un ingreso de más de 737 millones de pesos, es decir, un promedio anual de poco más de 245 millones de pesos.

Año	Ingreso estimado	Gastos Operación + Mantenimiento	Ingreso neto	Contraprestación .5% Anual	Acumulado neto
2025	\$ 261,709,728.00	\$ 33,000,000.00	\$ 207,377,260.07	\$ 1,036,886.30	\$ 206,340,373.77
2026	\$ 272,178,117.12	\$ 34,320,000.00	\$ 215,672,350.47	\$ 1,078,361.75	\$ 214,593,988.72
2027	\$ 283,065,241.80	\$ 35,692,800.00	\$ 224,299,244.49	\$ 1,121,496.22	\$ 223,177,748.27
2028	\$ 294,387,851.48	\$ 37,120,512.00	\$ 233,271,214.27	\$ 1,166,356.07	\$ 232,104,858.20
2029	\$ 306,163,365.54	\$ 38,605,332.48	\$ 242,602,062.84	\$ 1,213,010.31	\$ 241,389,052.53
2030	\$ 318,409,900.16	\$ 40,149,545.78	\$ 252,306,145.36	\$ 1,261,530.73	\$ 251,044,614.63
2031	\$ 331,146,296.16	\$ 41,755,527.61	\$ 262,398,391.17	\$ 1,311,991.96	\$ 261,086,399.21
2032	\$ 344,392,148.01	\$ 43,425,748.71	\$ 272,894,326.82	\$ 1,364,471.63	\$ 271,529,855.19
2033	\$ 358,167,833.93	\$ 45,162,778.66	\$ 283,810,099.89	\$ 1,419,050.50	\$ 282,391,049.39
2034	\$ 372,494,547.29	\$ 46,969,289.81	\$ 295,162,503.89	\$ 1,475,812.52	\$ 293,686,691.37
2035	\$ 387,394,329.18	\$ 48,848,061.40	\$ 306,969,004.04	\$ 1,534,845.02	\$ 305,434,159.02
2036	\$ 402,890,102.35	\$ 50,801,983.86	\$ 319,247,764.20	\$ 1,596,238.82	\$ 317,651,525.38
2037	\$ 419,005,706.44	\$ 52,834,063.21	\$ 332,017,674.77	\$ 1,660,088.37	\$ 330,357,586.40
2038	\$ 435,765,934.70	\$ 54,947,425.74	\$ 345,298,381.76	\$ 1,726,491.91	\$ 343,571,889.85
2039	\$ 453,196,572.09	\$ 57,145,322.77	\$ 359,110,317.03	\$ 1,795,551.59	\$ 357,314,765.44
2040	\$ 471,324,434.97	\$ 59,431,135.68	\$ 373,474,729.71	\$ 1,867,373.65	\$ 371,607,356.06
2041	\$ 490,177,412.37	\$ 61,808,381.11	\$ 388,413,718.90	\$ 1,942,068.59	\$ 386,471,650.31
2042	\$ 509,784,508.86	\$ 64,280,716.35	\$ 403,950,267.66	\$ 2,019,751.34	\$ 401,930,516.32
2043	\$ 530,175,889.22	\$ 66,851,945.01	\$ 420,108,278.36	\$ 2,100,541.39	\$ 418,007,736.97
2044	\$ 551,382,924.79	\$ 69,526,022.81	\$ 436,912,609.50	\$ 2,184,563.05	\$ 434,728,046.45
2045	\$ 573,438,241.78	\$ 72,307,063.72	\$ 454,389,113.88	\$ 2,271,945.57	\$ 452,117,168.31
2046	\$ 596,375,771.45	\$ 75,199,346.27	\$ 472,564,678.43	\$ 2,362,823.39	\$ 470,201,855.04
2047	\$ 620,230,802.31	\$ 78,207,320.12	\$ 491,467,265.57	\$ 2,457,336.33	\$ 489,009,929.24
2048	\$ 645,040,034.40	\$ 81,335,612.92	\$ 511,125,956.19	\$ 2,555,629.78	\$ 508,570,326.41
2049	\$ 670,841,635.78	\$ 84,589,037.44	\$ 531,570,994.44	\$ 2,657,854.97	\$ 528,913,139.47
2050	\$ 697,675,301.21	\$ 87,972,598.94	\$ 552,833,834.22	\$ 2,764,169.17	\$ 550,069,665.05
2051	\$ 725,582,313.25	\$ 91,491,502.90	\$ 574,947,187.59	\$ 2,874,735.94	\$ 572,072,451.65
2052	\$ 754,605,605.78	\$ 95,151,163.01	\$ 597,945,075.09	\$ 2,989,725.38	\$ 594,955,349.71

2053	\$ 784,789,830.02	\$ 98,957,209.53	\$ 621,862,878.09	\$ 3,109,314.39	\$ 618,753,563.70
2054	\$ 816,181,423.22	\$ 102,915,497.91	\$ 646,737,393.22	\$ 3,233,686.97	\$ 643,503,706.25
Total	\$ 14,677,973,803.63			\$ 58,153,703.61	\$ 11,572,587,018.31

Fuente: Elaboración propia con datos del Presupuesto de Egresos, estimación de la inflación y datos del Título de concesión.

La concesión de la autopista Guanajuato-Silao, lejos de representar un esquema equilibrado, significó ceder a un privado la explotación de un activo público estratégico con flujos financieros asegurados. Aun bajo un escenario conservador, considerando un crecimiento inflacionario del 4% anual y deduciendo los gastos de operación y mantenimiento², la empresa concesionaria alcanzará ingresos netos por más de 11,572 millones de pesos durante los 30 años de vigencia. Es decir, el Estado renunció a percibir directamente recursos que podrían haberse destinado a programas prioritarios de educación, salud y seguridad, o bien para que mediante sus propios ingresos realizara las adecuaciones necesaria sin dar a cambio de un contrato que garantiza la rentabilidad de un particular.

La inversión comprometida por la concesionaria asciende a 6,091 millones de pesos, de los cuales 580 millones corresponden a la modernización de la autopista Silao-Guanajuato, 1,153 millones a la gestión de créditos, permisos, seguros y el proyecto técnico de la nueva carretera, y 4,350 millones al costo de construcción de la vía Silao-San Miguel de Allende.

Aunque estas cantidades son relevantes, su recuperación se logrará en menos de ocho años, y a partir de ese momento la empresa obtendrá utilidades que prácticamente duplican su inversión inicial, sin que el erario reciba una compensación proporcional. La contraprestación establecida —apenas el 0.5% anual de los ingresos— es meramente simbólica frente al volumen de recursos generados.

² Datos obtenidos mediante oficio de solicitud de respuesta de información a la SOP, número DAFIP/457/2025.

La desproporción entre los beneficios privados y el sacrificio público demuestra que la concesión no fue la figura adecuada para el desarrollo de esta infraestructura. El Estado contaba con alternativas de financiamiento más justas y sostenibles que le habrían permitido conservar los ingresos de la autopista, en lugar de transferirlos a manos privadas.

Un ejemplo de alternativa viable para la construcción de la carretera Silao-San Miguel de Allende hubiera sido recurrir a un esquema de financiamiento público mediante deuda autorizada por el Congreso del Estado, o bien, a una Asociación Público-Privada (APP), en la que el Estado mantuviera la titularidad y operación del activo, pero contratara al sector privado exclusivamente para la ejecución de la obra y la prestación de servicios complementarios, estableciendo para ello un contrato de largo plazo donde el privado asume riesgos de construcción y operación, mientras que el flujo de ingresos (peajes) permanece bajo control estatal, evitando así comprometer el patrimonio y los ingresos futuros de Guanajuato durante treinta años en favor de un particular.

Bajo los términos aprobados, la concesión significa un traslado injustificado de riqueza pública, que en tres décadas priva a Guanajuato de más de 11 mil millones de pesos netos, configurando un daño estructural al patrimonio estatal y una pérdida de oportunidad para impulsar el bienestar de la población.

Adicional a ello, los documentos oficiales revelan una opacidad preocupante en aspectos fundamentales de esta concesión. El propio Comité de Transparencia del Poder Ejecutivo, mediante la resolución RCT-3259/2024 y el Oficio de la Secretaría de Obra Pública DAFIP/457/2025, confirmó la clasificación como confidencial de elementos esenciales del Título de Concesión, incluyendo el modelo financiero que sustenta la operación, los estudios de tránsito que justifican la viabilidad del proyecto,

y los lineamientos para el establecimiento de tarifas de peaje. Esta falta de transparencia vulnera principios constitucionales de máxima publicidad y rendición de cuentas que deben regir todo acto de la administración pública³.

Resulta particularmente alarmante que la Secretaría de Obra Pública haya confirmado categóricamente que no existe presupuesto público destinado al proyecto, pues toda la inversión recae exclusivamente en la concesionaria⁴. Esta situación evidencia que el Ex Gobernador Diego Sinhue Rodríguez Vallejo cedió durante tres décadas la explotación de un activo estratégico sin invertir un solo peso de recursos públicos, y, además, otorgó al concesionario la posibilidad de extender la concesión por otros 30 años bajo condiciones ambiguas y claramente favorables al particular⁵. Con ello, se compromete de manera irreversible no solo el patrimonio estatal, sino también el interés social, hipotecando el futuro de esta infraestructura en beneficio de intereses privados y en detrimento de la ciudadanía.

El Código de Procedimiento y Justicia Administrativa del Estado de Guanajuato establece en sus artículos 145 a 147 y 305 a 307 el mecanismo del juicio de lesividad como la vía jurisdiccional idónea para impugnar actos administrativos que, siendo favorables a particulares, resulten lesivos al interés público. La concesión de la autopista Guanajuato-Silao cumple plenamente con los supuestos que hacen procedente este instrumento jurídico, toda vez que compromete el interés social por un período de treinta años, carece de justificación pública suficiente y transparente, se encuentra envuelta en diversos procesos judiciales que cuestionan su

³ Artículo 6, Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

⁴ Punto 22.1 Del Título de Concesión de la para llevar a cabo el diseño, construcción, operación, explotación, conservación y mantenimiento de la autopista Silao - San Miguel de Allende y el aprovechamiento del activo para la rehabilitación, operación, explotación, conservación y mantenimiento de la autopista Guanajuato - Silao. Disponible en: <https://backperiodico.guanajuato.gob.mx/api/Periodico/DescargarPeriodicold/17035>

⁵ 5.2 Prórroga. Del Título de Concesión de la para llevar a cabo el diseño, construcción, operación, explotación, conservación y mantenimiento de la autopista Silao - San Miguel de Allende y el aprovechamiento del activo para la rehabilitación, operación, explotación, conservación y mantenimiento de la autopista Guanajuato - Silao. Disponible en: <https://backperiodico.guanajuato.gob.mx/api/Periodico/DescargarPeriodicold/17035>

legalidad, y genera efectos de trato sucesivo mediante el cobro permanente de peaje a los usuarios.

La naturaleza estratégica de esta infraestructura vial exige que su explotación y gestión se mantenga bajo parámetros que privilegien el interés público sobre las consideraciones meramente mercantiles. La decisión de concesionar por treinta años una autopista ya existente y en operación, empaquetándola con un proyecto nuevo, altera sustancialmente la ecuación económica y financiera original, condicionando los ingresos públicos futuros a favor del concesionario privado y limitando las opciones de política pública del Estado.

Los reportes periodísticos han documentado de manera consistente la falta de transparencia en los estudios de aforo vehicular y en las proyecciones de ingresos que sustentan la concesión. Asimismo, se ha evidenciado que la construcción de la justificación técnica y económica se realizó de manera "empaquetada", sin que exista claridad sobre la conveniencia específica de concesionar la autopista Guanajuato-Silao ya existente. Esta opacidad en elementos fundamentales para evaluar la procedencia y conveniencia del acto administrativo configura una deficiencia grave en la motivación y fundamentación del mismo⁶.

La existencia de múltiples litigios de amparo que cuestionan diversos aspectos de la concesión acentúa la incertidumbre jurídica que rodea este acto administrativo y puede erosionar progresivamente la presunción de legalidad que debe acompañar a las decisiones de la administración pública. En estas circunstancias, resulta no solo conveniente sino necesario que el propio Estado promueva la vía de lesividad para sanear el orden

⁶ A un año del "Nuevo Comienzo", concesión de carreteras son la herencia oscura de Diego Sinhue. Periódico AM. Disponible en: <https://www.am.com.mx/guanajuato/2025/9/22/un-ano-del-decretazo-concesion-de-carreteras-son-la-herencia-oscura-de-diego-sinhue-752726.html>

jurídico desde el interior del aparato administrativo, tal como expresamente prevé el Código de Procedimiento y Justicia Administrativa de Guanajuato.

El juicio de lesividad constituye el mecanismo jurídico más apropiado para que la autoridad estatal corrija actos administrativos que vulneran el interés público, aun cuando hayan sido formalmente emitidos y hayan generado derechos a favor de particulares. Esta vía jurisdiccional permite que sea un tribunal independiente e imparcial quien evalúe objetivamente si el acto de concesión se ajusta a los principios de legalidad, motivación adecuada, proporcionalidad y tutela efectiva del interés público que deben regir toda decisión administrativa.

La concesión por treinta años de la autopista Guanajuato-Silao genera efectos continuados y permanentes que se materializan día a día mediante la explotación comercial de la vía⁷, el cobro de peajes a los usuarios, y el cumplimiento de las obligaciones de servicio por parte del concesionario. Esta característica de trato sucesivo mantiene vigente la posibilidad de promover el juicio de lesividad conforme al artículo 306 del Código de Procedimiento y Justicia Administrativa, que permite accionar dentro del año siguiente al último efecto producido por el acto impugnado.

La tutela del patrimonio público y la protección de los derechos de las personas usuarias exigen que el establecimiento de tarifas, la calidad del servicio, la conservación de la infraestructura, y todos los parámetros de razonabilidad se anclen en costos reales y justificaciones objetivas, no en lógicas puramente recaudatorias o especulativas. El andamiaje concesional debe subordinarse invariablemente al interés público y al bienestar

⁷ A saber: La Autopista Guanajuato - Silao recauda actualmente un estimado de 750 mil pesos diarios. Consulta: <https://www.am.com.mx/guanajuato/2025/9/22/un-ano-del-decretazo-concesion-de-carreteras-son-la-herencia-oscura-de-diego-sinhue-752726.html>

colectivo, principios que parecen haberse desdibujado en el diseño y ejecución de esta concesión.

Por todo lo anteriormente expuesto y fundado, someto a la consideración de esta Honorable Asamblea el siguiente:

A C U E R D O

ÚNICO. La Sexagésima Sexta Legislatura del Honorable Congreso del Estado Libre y Soberano de Guanajuato exhorta respetuosamente a la Titular del Poder Ejecutivo del Estado para que, de manera inmediata:

- Instruya a la Coordinación General Jurídica a formular y presentar el juicio de lesividad previsto en los artículos 305 y 306 del Código de Procedimiento y Justicia Administrativa del Estado de Guanajuato, en contra del acto administrativo por el que se concedió por treinta años la autopista Guanajuato-Silao al consorcio VISE, S.A. de C.V.-Construcciones Rubau, S.A., a través de la empresa Concesionaria Valle de la Independencia S.A. de C., por configurar una lesión manifiesta al interés público y presentar posibles deficiencias graves de legalidad, motivación y fundamentación.
- Proceda a desclasificar y enviar toda la información y/o documentación soporte de los estudios de aforo vehicular, la metodología empleada para el establecimiento de tarifas, los modelos financiero y jurídico que sustentan la operación, así como los dictámenes de conveniencia y las matrices de evaluación de riesgos que justificaron la decisión de concesionar, a fin de garantizar el principio de máxima publicidad y permitir el escrutinio ciudadano que fortalezca la defensa jurisdiccional del interés público.

- Remita a esta Soberanía un informe detallado y exhaustivo sobre el estado actual de los litigios relacionados con la concesión de la autopista Guanajuato-Silao, incluyendo los procedimientos de amparo en curso, así como las acciones correctivas y de protección que se han emprendido o se tengan contempladas para salvaguardar el patrimonio estatal y garantizar los derechos de las personas usuarias de la infraestructura vial.

Guanajuato, Guanajuato a 07 de octubre del 2025

Atentamente



Diputada Hades Berenice Aguilar Castillo

Grupo Parlamentario del Partido MORENA.