

Libro Blanco

Concesión para la construcción de la
Autopista “Tepic – San Blas”.

Octubre, 2018.



Contenido

| | | |
|-------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| I. | PRESENTACIÓN | |
| I.1. | Nombre y principales componentes del proyecto | 1 |
| I.1.1. | Principales características técnicas del proyecto | 5 |
| I.2. | Periodo de vigencia que se documenta | 7 |
| I.3. | Ubicación geográfica del proyecto | 7 |
| I.4. | Unidades Administrativas participantes | 7 |
| I.5. | Nombre del Titular | 8 |
| II. | FUNDAMENTO LEGAL Y OBJETIVO DEL LIBRO BLANCO | 9 |
| II.1. | Fundamento legal | 9 |
| II.2. | Objetivo del Libro Blanco | 10 |
| III. | ANTECEDENTES | 11 |
| IV. | MARCO NORMATIVO APLICABLE A LAS ACCIONES REALIZADAS DURANTE LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO | 13 |
| V. | VINCULACIÓN DEL PROYECTO CON EL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO Y PROGRAMAS SECTORIALES, INSTITUCIONALES REGIONALES Y/O ESPECIALES | 15 |
| V.1. | Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018 | 15 |
| V.2. | Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2013-2018 | 16 |
| V.3. | Programa Nacional de Infraestructura 2014-2018 | 18 |
| V.4. | Programa de Inversiones en Infraestructura de Transporte y Comunicaciones 2013-2018 | 18 |
| VI. | SÍNTESIS EJECUTIVA DEL PROYECTO | 21 |
| VII. | ACCIONES REALIZADAS | 24 |
| VII.1. | Justificación del proyecto | 24 |
| VII.2. | Planeación | 25 |

Contenido

| | | |
|--------------|-----------------------------------------------------------------------|-----------|
| VII.2.1. | Viabilidad técnica | 25 |
| VII.2.2. | Autorizaciones para el proyecto | 25 |
| VII.2.3. | Oficio de aspectos relevantes | 26 |
| VII.2.4. | Información de contratos con terceros | 27 |
| VII.3. | Adjudicación del Proyecto (Concurso) | 28 |
| VII.3.1. | Convocatoria | 28 |
| VII.3.2. | Bases | 29 |
| VII.3.3. | Consortios | 30 |
| VII.3.4. | Visita al sitio de las obras | 30 |
| VII.3.5. | Juntas de información | 31 |
| VII.3.6. | Firma de planos | 31 |
| VII.3.7. | Entrega de Paquete de Documentación Legal y Financiera | 31 |
| VII.3.8. | Revisión Previa de la Documentación Legal y Financiera | 32 |
| VII.3.9. | Elaboración y Presentación de Propuestas | 32 |
| VII.3.9.1. | Garantías de Seriedad de las Propuestas | 32 |
| VII.3.9.2. | Presentación y Apertura de Propuestas Técnicas y Económicas | 33 |
| VII.3.9.3. | Evaluación de Propuestas Técnicas y Apertura de Propuestas Económicas | 34 |
| VII.3.9.4. | Evaluación de Propuestas Económicas | 34 |
| VII.3.10. | Fallo del Concurso | 35 |
| VII.4. | Actos posteriores al Fallo | 35 |
| VII.4.1. | Contrato de Cesión de Derechos | 35 |
| VII.4.2. | Contrato de Fideicomiso de Administración de la Autopista | 35 |
| VII.4.3. | Título de Concesión | 36 |
| VII.4.4. | Pago Inicial | 36 |
| VII.4.5. | Fianzas | 36 |
| VII.5. | Ejecución | 36 |
| VII.5.1. | Inicio de las Obras | 36 |
| VII.5.2. | Desarrollo de las Obras | 37 |
| VII.5.3. | Conclusión de las Obras | 37 |
| VII.6. | Operación | 38 |
| VIII. | SEGUIMIENTO Y CONTROL | 40 |
| VIII.1. | Informes periódicos | 40 |

Contenido

| | | |
|-------------|--------------------------------------------------------------------|-----------|
| VIII.2. | Resumen de las auditorías y atención de observaciones | 41 |
| IX. | RESULTADOS Y BENEFICIOS ALCANZADOS E IMPACTOS IDENTIFICADOS | 43 |
| X. | RESUMEN EJECUTIVO DEL INFORME FINAL | 44 |
| XI. | ANEXOS | 46 |
| XI.1. | Justificación del Proyecto | 46 |
| XI.2. | Planeación | 46 |
| XI.3. | Adjudicación del Proyecto | 46 |
| XI.4. | Actos posteriores al fallo | 48 |
| XI.5. | Ejecución | 48 |
| XI.6. | Operación | 49 |
| XI.7. | Seguimiento y Control | 49 |
| XII. | APÉNDICE | 50 |
| XII.1. | Relación de Ilustraciones | 50 |
| XII.2. | Relación de Diagramas | 50 |
| XII.3. | Relación de Fotografías | 50 |
| XII.4. | Relación de Tablas | 51 |
| | GLOSARIO | 52 |

I.

PRESENTACIÓN

I.1. Nombre y principales componentes del proyecto

Concesión para la construcción de la Autopista “Tepic – San Blas”

Uno de los retos de la presente administración fue generar un crecimiento económico sostenible e incluyente, con la premisa de poder mejorar el nivel de vida de todos los mexicanos, por lo que era necesario incrementar el potencial de la economía, mediante el incremento de la productividad.

Para cumplir lo anterior, el Ejecutivo Federal estableció en el Plan Nacional de Desarrollo (PND) 2013-2018, específicamente en la meta nacional “México Próspero”, “elevar la productividad del país como medio para incrementar el crecimiento potencial de la economía y así el bienestar de las familias mexicanas”. En éste se plantearon los objetivos y estrategias para los diversos ámbitos de acción, con miras a consolidar la estabilidad económica, promover el uso eficiente de los recursos productivos, fortalecer el ambiente de negocios y establecer políticas sectoriales y regionales para impulsar el desarrollo.

De acuerdo a la meta citada y alineado al PND, se formuló el Programa Nacional de Infraestructura (PNI) 2014-2018, el cual busca alcanzar un desarrollo económico sostenido al incrementar y democratizar la productividad y competitividad de las 31 entidades federativas y del Distrito Federal (hoy Ciudad de México); crear mayores y mejores fuentes de empleo para los mexicanos, así como fomentar la equidad entre regiones, principalmente de aquellas que se encuentran aisladas de los mercados nacionales e internacionales o con carencias en la dotación de infraestructuras que dificulten su crecimiento. (Ilustración 1)

Ilustración 1. Obras y Compromisos Concluidos en el Cuarto Año de Gobierno



Fuente: Infr. de Comunicaciones y Transportes 40 año de Gobierno diciembre 2016.

El programa tiene como objetivo global modernizar y ampliar la infraestructura existente, a través de la ejecución de los programas y proyectos de inversión que permitan hacer del país una de las economías más dinámicas y vigorosas del siglo XXI, conforme lo demandan las expectativas de la sociedad mexicana actual.

De igual manera, el que la infraestructura aumente la productividad y competitividad de las regiones menos desarrolladas hace de ella un poderoso instrumento para eliminar las diferencias de ingreso al interior de nuestro país.

Asimismo, una adecuada infraestructura reduce los costos para las empresas y los ciudadanos, lo que estimula la inversión privada y mejora la competitividad de nuestra economía. El PNI 2014-2018 estima un monto total de inversión, de manera conjunta con el sector privado, de 7.7 billones de pesos, convirtiéndose en el programa más ambicioso que se ha desarrollado en México.

El PNI aborda sectores estratégicos y contiene proyectos específicos que potencialmente representaron una derrama económica o que contribuyeron al desarrollo integral del país, donde la falta de transporte o caminos no sea un obstáculo para la movilidad de las personas, así como de bienes o servicios; un país en el que el desarrollo económico no se contraponga con la conservación del medio ambiente.

Entre los sectores contemplados en el PNI, se encuentra el de Comunicaciones y Transportes, toda vez que, es ese sector, el que debe proporcionar infraestructura de comunicaciones y transportes de calidad, alineada a las necesidades de movilidad y de carga, así como de comunicación para lograrlo; se requiere de inversiones oportunas para mejorar y ampliar las redes de transporte y comunicaciones del país y para alcanzar las metas de crecimiento esperado de los próximos años.

Por lo tanto, en la planificación de infraestructura de comunicaciones y transportes se debe tener un enfoque en el cual se priorice el equilibrio entre los modos de transporte, dominado por la carretera, y la optimización funcional del conjunto de los sistemas de transportes y comunicaciones.

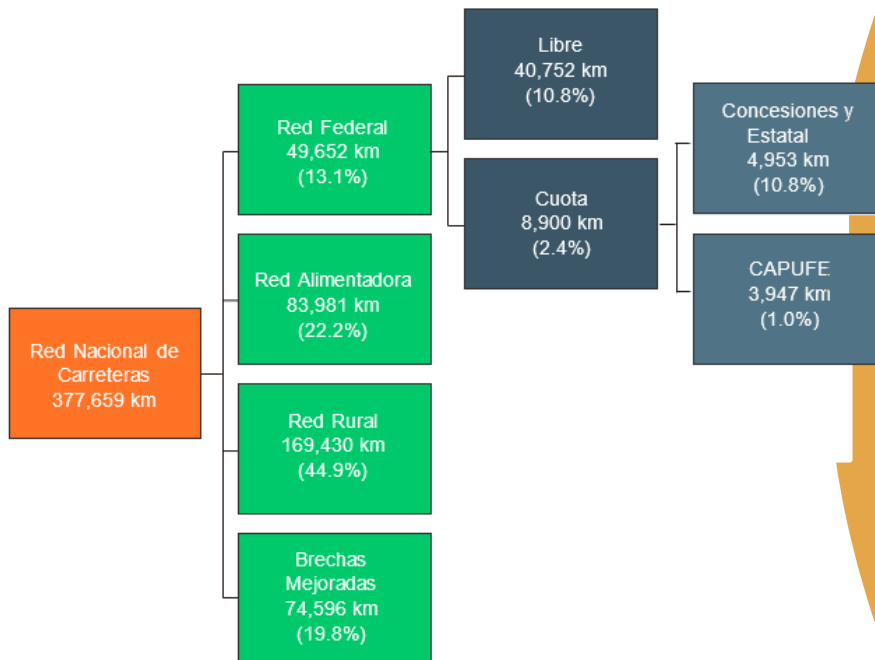
En función de esto, la infraestructura en sectores como Comunicaciones y Transportes, Energía y Turismo, tiene impactos directos en el crecimiento de la economía. Este sector promueve el desarrollo regional equilibrado, al mejorar la movilidad, reducir los costos de traslado y permitir que los bienes lleguen a su destino oportunamente. De esta manera, la política en materia de inversión en comunicaciones y transportes señala varios objetivos, siendo uno de éstos, promover una mayor vinculación e integración entre las distintas regiones del país y con los mercados internacionales.

De esta manera, el PNI 2014-2018 es el instrumento de vinculación de los sectores estratégicos de la economía, que permitirá que los esfuerzos de innovación y

mantenimiento de infraestructura se concreten en una lógica transversal más dinámica que favorezca la atracción hacia el país y, en consecuencia, el interés de los inversionistas nacionales y extranjeros al respecto, propiciado con ello que los ingresos generados por las mismas sean fuente de bienestar social.

La infraestructura carretera moviliza la mayor parte de la carga y de las personas que transitan el país. Para atender esta demanda, la red carretera en el año 2012 contaba con 377,659 km. de longitud, dividida entre red federal, carreteras alimentadoras estatales, la red rural y brechas mejoradas. (Diagrama 1)

Diagrama 1. Composición de la Red Nacional de Carreteras 2012



Fuente: Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Subsecretaría de Infraestructura.

A pesar de que la red carretera federal logra conectar gran parte de los nodos estratégicos del país, algunos tramos presentan problemas de saturación, sobre todo los que conectan las principales ciudades del centro del país. Además, existen problemas de conexión a escala local denominadas de “último kilómetro”, como lo son accesos a puertos, cruces internacionales y entradas a las ciudades.

La red carretera, se encuentra conformada por 15 corredores carreteros, situados entre los dos océanos y las fronteras norte y sur del país, en la actual Administración 2013-2018, se programó el inicio del decimoquinto corredor que conectará a Salina Cruz, en el estado de Oaxaca con Tepic, Nayarit, por la costa del Pacífico, actualmente, siete de estos corredores se encuentran modernizados en su totalidad.¹

Estos corredores presentan en conjunto un considerable avance en su grado de

¹ Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2014 – 2018.

modernización a altas especificaciones, lo que contribuye a que la gran mayoría de la red registre niveles de servicio adecuados, sin embargo, existe el riesgo de que estos niveles se deterioren una vez que los flujos de carga se incrementen y las regiones del país se desarrollen.

En el Anuario Estadístico Sector Comunicaciones y Transportes de 2016, se encuentra representado el décimo quinto corredor, como se muestra a continuación: (Ilustración 2)

Ilustración 2. Situación de corredores troncales



Fuente: Anuario Estadístico Sector Comunicaciones y Transportes, 2016.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) expuso en su Sexto Informe de Labores 2017-2018, que de acuerdo al objetivo de consolidar la infraestructura carretera, para que México cuente con vías de comunicación suficientes y de calidad, que impulsen el desarrollo social, la inversión y la competitividad, a este respecto, comunicó que al mes de junio del 2018, se concluyeron 38 de las 52 autopistas programadas, así como 77 obras de construcción y modernización de carreteras federales, de las 80 que se tenían comprometidas, las que se encuentran compuestas por 397,993 km. de longitud, conformadas entre red federal de cuota y libre de peaje, carreteras alimentadoras estatales, red rural y brechas. (Tabla 1)

Tabla 1. Composición de la Red Nacional de Carreteras en 2018
LONGITUD DE LA RED^{1/}

| Tipo de Red | Kilómetros |
|----------------------------------------|----------------|
| Red federal libre de peaje | 40,590 |
| Autopistas de cuota ^{2/} | 10,274 |
| Red de caminos rurales y alimentadores | 347,129 |
| Red de caminos rurales | 144,533 |
| Red alimentadora estatal | 119,151 |
| Red alimentadora SCT | 1,263 |
| Brechas | 69,367 |
| Otros | 12,815 |
| Total | 397,993 |

^{1/} Anexo Estadístico del Sexto Informe de Gobierno.

^{2/} Incluye los datos de la red a cargo de CAPUFE, de autopistas concesionadas y estatales de cuota.
Fuente: SCT, Subsecretaría de Infraestructura.

En este sentido en materia de construcción y modernización de la infraestructura carretera del país, de diciembre de 2012 (377,659 km. de longitud) a junio de 2018 (397,993 km. de longitud), se alcanzó un avance total de 20,334 km. en la presente administración.

Para hacer de México una plataforma logística, hacia 2018, el Sector Comunicaciones y Transportes tiene la visión de consolidar una red carretera que conecte las regiones que tienen una posición estratégica dentro del país y que generen alto valor comercial.

Entre los objetivos para el periodo 2013- 2018 se encuentran:

- Consolidar una red troncal carretera en buen estado que conecte las regiones estratégicas permitiendo generar costos y tiempos de traslado competitivos.
- Completar en altas especificaciones los corredores carreteros más importantes (México - Nogales, México - Nuevo Laredo y Altiplano).

Es de destacar que, en los proyectos estratégicos del PNI del Sector Comunicaciones y Transportes, se encuentra considerada la Autopista Tepic-San Blas, y tiene la descripción siguiente:

El proyecto consistió en construir, operar, explotar, conservar y mantener por 30 años, contados a partir de la fecha de inicio de vigencia de la concesión de jurisdicción federal de la Autopista de altas especificaciones “Tepic-San Blas” en el Estado de Nayarit, incluyendo el uso y aprovechamiento del derecho de vía, sus servicios auxiliares y el conjunto de actividades que la Concesionaria está obligada a llevar a cabo en los términos establecidos en el Título de Concesión.

I.1.1. Principales características técnicas del proyecto

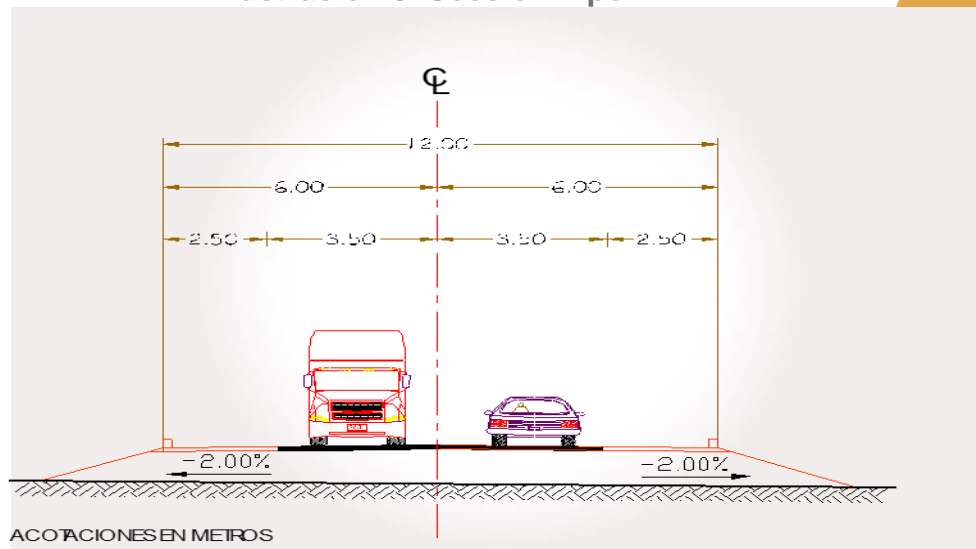
El proyecto consistió en construir, operar, explotar, conservar y mantener por 30 años, contados a partir de la fecha de inicio de vigencia de la concesión de jurisdicción federal de la Autopista de altas especificaciones “Tepic-San Blas” en el Estado de Nayarit, incluyendo el uso y aprovechamiento del derecho de vía, sus servicios auxiliares y el conjunto de actividades que la Concesionaria está obligada a llevar a cabo en los términos establecidos en el Título de Concesión.

La Carretera se consideró para ser construida con un arreglo A2 de alta especificación, en dos cuerpos con una corona de 12 m. a dos carriles de 3.5 m. y acotamientos de 2.5 m. La Carretera considera tres entronques y diversos pasos inferiores vehiculares y pasos superiores vehiculares, además de las obras de drenaje y elementos complementarios, el terreno general es tipo lomerío con una longitud de 30.929 km. con derecho de vía.

La Carretera considera tres entronques y diversos pasos inferiores vehiculares y pasos superiores vehiculares, además de las obras de drenaje y elementos complementarios, el terreno general es tipo lomerío, conforme a lo señalado en el Análisis Costo-Beneficio de diciembre de 2014.

Este proyecto se encuentra registrado en la Cartera de Programas y Proyectos de Inversión con la clave 09096380007. (Ilustración 3)

Ilustración 3. Sección Tipo A-2



Fuente: Dirección General de Desarrollo Carretero de la SCT.

Asimismo, se consideró que se iban a contar con los beneficios directos del proyecto como son ahorros en tiempo y en costos de operación vehicular de los usuarios que transitan por la carretera; conceptos que integran los Costos Generalizados de Viaje (CGV). Con la construcción de la Autopista Tepic-San Blas, se mejorarían las condiciones de circulación del tránsito que tenga como destino la zona de San Blas, ofreciendo varias ventajas para el usuario, entre ellas se encuentran:

- Fluidez del tránsito vehicular.
- Aumentar las velocidades de operación.
- Reducción de los tiempos de recorrido, así como de los costos de operación de los diferentes tipos de vehículos, además de disminuir la contaminación ambiental por gases y ruido.
- Ofrecer comodidad y seguridad para los usuarios.
- Disminuir la posibilidad de accidentes.
- Mejorar los niveles de servicio.

- Mejorar la actividad económica y productiva de la Región, al contar con una mejor infraestructura carretera.

I.2. Periodo de vigencia que se documenta

El Proyecto de la Autopista Tepic-San Blas, describe y documenta las acciones realizadas dentro del periodo del 2013 - 2018.

La autopista está en operación desde el 22 de febrero de 2017, fecha en que la Dirección General de Desarrollo Carretero de la SCT, autorizó mediante oficio No. 3.4.-0076 el Inicio de su Operación de manera parcial.

I.3. Ubicación geográfica del proyecto

La autopista de altas especificaciones, "Tepic-San Blas", inicia en el entronque El Trapichillo ubicado en el km 6+600 de la carretera Federal MEX-015D Tepic-Villa Unión, y termina en la Carretera Federal MEX-015 Santa Cruz- San Blas, en el km. 8+060 en el Estado de Nayarit. (Ilustración 4)

Ilustración 4. Ubicación de la Autopista



Fuente: Dirección General de Desarrollo Carretero de la SCT.

I.4. Unidades Administrativas participantes

La Dirección General de Desarrollo Carretero, adscrita a la Subsecretaría de Infraestructura de la SCT, fue la encargada de las gestiones y trámites para el otorgamiento de la Concesión de infraestructura carretera con apoyo de las Direcciones Generales Adjuntas de Formulación de Proyectos y de Seguimiento de Concesiones de Autopistas y la Dirección de Asuntos Jurídicos y Legales, dependientes de ésta, y conforme a lo establecido en el Reglamento Interior de la dependencia, le corresponde entre otros asuntos, los siguientes:²

- Planear el desarrollo estratégico de la red federal de carreteras, incluyendo

² Artículo 20 del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

puentes y cruces internacionales y su interconexión con otros modos de transporte y la coordinación con la planeación regional y estatal.

- Elaborar evaluaciones económicas y financieras de proyectos carreteros, a efecto de determinar su rentabilidad y la viabilidad de llevarlos a cabo como inversión pública o a través de esquemas de participación público-privada, así como realizar las gestiones necesarias ante las autoridades competentes para obtener la autorización de las obras.
- Elaborar la documentación, los estudios y los proyectos de las obras susceptibles a desarrollarse mediante esquemas de coparticipación público-privada, en coordinación con los Centros SCT, la Dirección General de Carreteras y la Dirección General de Conservación de Carreteras.
- Celebrar los concursos públicos para el otorgamiento de concesiones de infraestructura carretera con apoyo de la Unidad de Asuntos Jurídicos, de la Dirección General de Carreteras y de la Dirección General de Conservación de Carreteras.
- Supervisar el cumplimiento de las obligaciones que las leyes, reglamentos, títulos de concesión o permisos respectivos impongan a los concesionarios o permisionarios de caminos y puentes federales o sus obras auxiliares y tramitar, en su caso, los procedimientos para la modificación, revocación, rescate, requisa, terminación o suspensión.
- Verificar el estado financiero de los concesionarios de caminos y puentes en los términos establecidos en los títulos de concesión.
- Integrar bancos de datos y herramientas analíticas auxiliares para el manejo de caminos y puentes concesionados.
- Coordinar las acciones de carácter técnico tendentes a la liberación del derecho de vía en obras susceptibles de concesión, con la participación de los Centros SCT y, en su caso, de las autoridades competentes en las entidades federativas, y coadyuvar para que los trámites relativos a la adquisición, ocupación y regularización del derecho de vía se lleven a cabo de acuerdo con las disposiciones aplicables.

I.5. Nombre del Titular

Gerardo Ruíz Esparza.
Secretario de Comunicaciones y Transportes.

II.

FUNDAMENTO LEGAL Y OBJETIVO DEL LIBRO BLANCO

II.1. Fundamento legal

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.
Artículos 6, 25, 26, Apartado A, 28, párrafo décimo primero, 90 y 134.

Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública.
Artículo 116.

Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública.
Artículo 113.

Manual Ejecutivo para la Entrega-Recepción y Rendición de Cuentas 2012-2018.

El PND 2013-2018, plantea como estrategia transversal, “un Gobierno Cercano y Moderno” orientado a resultados, que optimice el uso de los recursos públicos, utilice las nuevas tecnologías de la información y comunicación e impulse la transparencia y la rendición de cuentas y establece que se aplicarán normativamente a través de programas especiales; en este sentido, el 20 de mayo de 2013, se publicó en el Diario Oficial de la Federación (DOF), el Programa para un Gobierno Cercano y Moderno 2013-2018, el cual incorpora, entre otros, el objetivo de “Impulsar un gobierno abierto que fomente la rendición de cuentas en la Administración Pública Federal”.

Como parte de las cinco metas nacionales trazadas en el PND se encuentra “*un México en Paz*”, la cual tiene como objetivo: “*fortalecer las instituciones mediante el combate a la corrupción y el fomento de una mayor rendición de cuentas*”; lo anterior, orientado a la consolidación de una democracia plena.

Derivado de lo anterior, es a la Secretaría de la Función Pública (SFP), que le corresponde de acuerdo con el ámbito de sus atribuciones, “*vigilar la transparencia y la debida transición gubernamental por parte de las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal (APF), de la Procuraduría General de la República, y de las empresas productivas del Estado*”, por lo que, para dar cumplimiento, estableció las bases que deberán observar en el proceso de rendición de cuentas al término de una administración, así como los servidores públicos federales en la entrega-recepción de los asuntos a su cargo, con motivo de

la separación del empleo, cargo o comisión que desempeñan, a efecto de transparentar la gestión pública y asegurar la consecución de los objetivos y metas institucionales, de esta manera, el Titular del Ejecutivo Federal y la SFP expidieron y publicaron acuerdos, lineamientos y manuales que ponen a disposición de los servidores públicos para que realicen los procesos de rendición de cuentas, entre los que se encuentran los siguientes documentos:

- ACUERDO por el que se establecen las bases generales para la rendición de cuentas de la Administración Pública Federal y para realizar la Entrega-Recepción de los asuntos a cargo de los servidores públicos y de los recursos que tengan asignados al momento de separarse de su empleo, cargo o comisión, publicado en el DOF el 6 de julio de 2017.
- ACUERDO por el que se establecen los Lineamientos Generales para la regulación de los procesos de Entrega-Recepción y de rendición de cuentas de la Administración Pública Federal, publicado en el DOF el 24 de julio de 2017.

En consecuencia, la actual administración pública entiende la prioridad de documentar su actuación y ha decidido elaborar el presente Libro Blanco para dejar testimonio de su actuación, para quienes los sucedan en el ejercicio de la función pública, teniendo claros los resultados y los compromisos que pudiesen derivarse de estas acciones de gobierno.

II.2. Objetivo del Libro Blanco

El objetivo general de este documento es rendir cuentas a la ciudadanía, dejar constancia de las acciones y resultados obtenidos más destacados en el otorgamiento de la concesión de infraestructura carretera, llevado a cabo por la Dirección General de Desarrollo Carretero de la SCT, para indicar, ordenar e identificar de manera cronológica la información relacionada con el proceso del otorgamiento.



ANTECEDENTES

La regulación para el desarrollo de infraestructura en el Sector Comunicaciones y Transportes era excesiva, en ciertos casos reiterativa, carente de actualización en otros y en general, difícil de acceder y comprender. Por lo que se han realizado esfuerzos para alcanzar un marco regulatorio accesible, actualizado y simplificado.

Las vías de comunicación constituyen un factor importante en el desarrollo regional urbano, ya que permiten el desarrollo económico. Nayarit en su desarrollo alcanza magnitudes importantes como los 3,113.5 km. de carreteras transitables, de las cuales el 52.9% son carreteras rurales, 29.2% alimentadoras estatales y 17.9% troncales federales, más 157.5 km. de autopistas (carreteras de cuota), los que, conjuntamente con un eficiente sistema de transporte, movilizan a la población y a los productos hacia todos los puntos y destinos del Estado y el país. (Tabla 2)

Tabla 2. Red Carretera de Influencia

| Vías de Acceso a la Zona de Influencia |
|-----------------------------------------------|
| Carretera. 15 Tepic - Mazatlán |
| Carretera 54 Crucero de San Blas – San Blas |
| Carretera 28 Tepic – Ixtapan de la Concepción |
| Carretera Villa Hidalgo – San Blas |
| Carretera San Blas – Santa Cruz |

Fuente: Informe Central Final Tepic San Blas septiembre 2009.

El Estado de Nayarit es un destino turístico importante de México, encontrándose en la zona costera poniente del país, especialmente por la localidad de San Blas. El Gobierno Federal y el Gobierno del Estado, trabajan por brindar la infraestructura necesaria para convertir esta zona en uno de los centros turísticos integralmente planeados más importantes del país, conocido como la Riviera Nayarita.

Debido a lo anterior, se fue incrementado el tránsito vehicular en toda la red de la región, especialmente los fines de semana, generando deterioro en el nivel de servicio debido a las bajas especificaciones técnicas, así como un incremento en el número de accidentes.

Las carreteras existentes en su momento, fueron construidas como vías de bajas especificaciones, no contando con las estructuras necesarias, acotamientos y entronques, ocasionando graves problemas para su operación, sobre todo en horarios nocturnos donde se incrementa la inseguridad. En general, las secciones transversales de la red son angostas, sin acotamientos, y cuentan con vados, pendientes pronunciadas y curvas cerradas, convirtiendo a la mayor parte de su recorrido en un peligro para los usuarios locales y para los turistas.

Además de lo anterior, las rutas contaban con muy pocos servicios básicos, tales

como gasolineras, talleres mecánicos e incluso la recepción de la señal de telefonía celular es mala.

Lo anterior implica en tiempos de recorrido altos, accidentes y baja comodidad y seguridad para los usuarios. Las siguientes fotografías muestran la situación de la carretera. (Fotografía 1)

Fotografía 1. Vista de la Estación No. 2 (San Blas).



Fuente: Informe Central Final Tepic San Blas septiembre 2009.

IV.

MARCO NORMATIVO APLICABLE A LAS ACCIONES REALIZADAS DURANTE LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO

- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

En los artículos 6, 25, 26, Apartado A y 28, párrafo décimo primero, 90 y 134, se establece que, al Estado le corresponde la rectoría del desarrollo nacional, que fortalezca la soberanía de la Nación y su régimen democrático; organizar un sistema de planeación democrática del desarrollo nacional; así como concesionar la prestación de servicios públicos o la explotación, uso y aprovechamiento de bienes de dominio de la Federación, salvo las excepciones que las leyes prevengan.

- Ley de Planeación.

En sus artículos 3, 9, 16, 22 y 26, prevé y dispone que, se debe planear, fijar los objetivos, metas, estrategias y prioridades en la asignación de recursos, a fin de cumplir con la obligación del Estado para garantizar la congruencia de los programas sectoriales con el Plan Nacional de Desarrollo, los programas regionales y especiales que determine el Presidente de la República.

- Ley Orgánica de la Administración Pública Federal.

Los artículos 2 fracción I, 14, 18, 26 y 36 fracciones I, XXI, XXIV y XXVII, establecen las facultades y atribuciones que facultan a SCT, para entre otros, otorgar concesiones o permisos para construir las obras que le corresponda ejecutar.

- Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.

En los artículos 1, 2 fracción I, inciso c), 5 fracciones I, III y IX, 6, 7, 10, 15, 22, 23,

30, 32, 62 74, 77, 78 y 79, se regula la construcción, operación, explotación, conservación y mantenimiento de los caminos y puentes que constituyen las vías generales de comunicación; así como las atribuciones para planear, formular y conducir las políticas y programas para el desarrollo de los caminos, puentes, servicios de autotransporte federal y sus servicios auxiliares; además de otorgar las concesiones mediante títulos y permisos a que se refiere la Ley, hasta por un plazo de 30 años, vigilar su cumplimiento, resolver sobre su revocación o terminación en su caso, y la resolución de las prórrogas, mismas que pueden ser solicitadas en cualquier momento durante su vigencia, cuando se presenten causas que lo justifiquen, no atribuibles a los concesionarios, entre los que se incluyan demoras en la liberación del Derecho de Vía.

- Ley General de Bienes Nacionales.

Conforme a los artículos 3 fracción II, 6 fracción II, 7 fracción XI, 16, 18, 19, 28 fracción V, 72, 73 y 76, señala que son bienes de uso común los que se encuentran sujetos al régimen de dominio público de la Federación, entre ellos: los caminos, carreteras, puentes y vías férreas que constituyen vías generales de comunicación, con sus servicios auxiliares; además de facultar a la Dependencia para otorgar concesiones y prórrogas hasta por un plazo de cincuenta años, el cual podrá ser ampliado una o varias veces sin exceder el citado plazo, a juicio de la dependencia.

Las concesiones, permisos y autorizaciones sobre bienes sujetos al régimen de dominio público de la Federación no crean derechos reales; otorgan simplemente frente a la administración y sin perjuicio de terceros, el derecho a realizar los usos, aprovechamientos o explotaciones, de acuerdo con las reglas y condiciones que establezcan las leyes y el título de la concesión, el permiso o la autorización correspondiente.

Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública.

Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública.

Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente.

Reglamento de la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente en Materia de Evaluación del Impacto Ambiental.

Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

En los artículos 4 y 5 fracción XI, dispone el otorgar concesiones y resolver, en su caso, sobre su prórroga y modificaciones, así como declarar administrativamente su caducidad, nulidad, rescisión o revocación.

Manual Ejecutivo para la Entrega-Recepción y Rendición de Cuentas 2012-2018.



VINCULACIÓN DEL PROYECTO CON EL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO Y PROGRAMAS SECTORIALES, INSTITUCIONALES REGIONALES Y/O ESPECIALES

V.1. Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018

El PND 2013-2018, establece entre sus postulados, que el enfoque de la presente administración fue, generar un crecimiento económico sostenible e incluyente que estuvo basado en un desarrollo integral y equilibrado de todos los mexicanos. En este orden de ideas, el Plan se organizó en 5 ejes rectores: Lograr un México en Paz; Lograr un México Incluyente; Lograr un México con Educación de Calidad para Todos; Lograr un México Próspero y Lograr que México sea un Actor con Responsabilidad Global.

El presente instrumento, se ubica dentro del marco del eje fundamental de Lograr un México Próspero, conforme a la estrategia 4.2.5 del referido Plan, por lo que fue necesario promover la participación del sector privado en el desarrollo de infraestructura, articulando la colaboración de los gobiernos estatales y municipales para impulsar proyectos de alto beneficio social, que contribuyeran a incrementar la cobertura y calidad de la infraestructura necesaria para elevar la productividad de la economía.

Asimismo, la mencionada estrategia 4.2.5 contempló las siguientes líneas de acción:

- (i) seguir tres ejes rectores en el desarrollo de infraestructura (a saber: desarrollo regional equilibrado, desarrollo urbano y conectividad logística);

- (ii) fomentar el desarrollo de relaciones de largo plazo entre instancias del sector público y del privado, para la prestación de servicios al sector público o al usuario final, en los que se utilice la infraestructura provista total o parcialmente por el sector privado;
- (iii) priorizar los proyectos con base en su rentabilidad social y alineación al Sistema Nacional de Planeación Democrática;
- (iv) consolidar instrumentos de financiamiento flexibles para proyectos de infraestructura, que contribuyan a otorgar el mayor impulso posible al desarrollo de la infraestructura nacional;
- (v) complementar el financiamiento de proyectos con alta rentabilidad social en los que el mercado no participa, en términos de riesgo y plazo; y
- (vi) promover el desarrollo del mercado de capitales para el financiamiento de infraestructura.

V.2. Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2013-2018

El Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2013-2018, se encuentra alineado al PND, con la visión de llevar a México a su máximo potencial, puntualizado en seis objetivos sectoriales generales, 26 estrategias y 131 líneas de acción, además de integrar las 34 líneas de acción transversales contenidas en los Programas Transversales Democratizar la Productividad, Gobierno Cercano y Moderno, y Perspectiva de Género que impactan en el quehacer del sector.

En función de lo anterior, a continuación, se muestra la vinculación de los objetivos sectoriales con el PND: (Diagrama 2 y 3)

Diagrama 2. Esquema del Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018.

Alineación de los Objetivos Sectoriales con el Plan Nacional de Desarrollo (PND) 2013-2018

Esquema del Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018



Fuente: Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018.

Diagrama 3. Alineación de Objetivos Sectoriales.

Alineación de Objetivos Sectoriales al PND

| Meta Nacional IV México Próspero | | |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Objetivo de la Meta Nacional | Estrategia del Objetivo de la Meta Nacional | Objetivo del Programa Sectorial |
| 4.9 Contar con una infraestructura de transporte que se refleje en menores costos para realizar la actividad económica. | 4.9.1 Modernizar, ampliar y conservar la infraestructura de los diferentes modos de transporte, así como mejorar su conectividad bajo criterios estratégicos y de eficiencia. | <ol style="list-style-type: none"> 1. Desarrollar una infraestructura de transporte y logística multimodal que genere costos competitivos, mejore la seguridad e impulse el desarrollo económico y social. 2. Contar con servicios logísticos de transporte oportunos, eficientes y seguros que incrementen la competitividad y productividad de las actividades económicas. 3. Generar condiciones para una movilidad de personas integral, ágil, segura, sustentable e incluyente, que incremente la calidad de vida. |

Fuente: Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018.

Entre las estrategias y líneas de acción, se tiene como objetivo, el desarrollar una infraestructura de transporte y logística multimodal que genere costos competitivos, mejore la seguridad e impulse el desarrollo económico y social, como se muestra a continuación: (Diagrama 4)

Diagrama 4. Estrategia 1.1.

| Estrategia 1.1 Modernizar, construir y conservar la red carretera federal, así como mejorar su conectividad bajo criterios estratégicos, de eficiencia, seguridad y equidad regional. | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Líneas de acción | |
| 1.1.1 | Consolidar los ejes troncales. |
| 1.1.2 | Construir, modernizar, reconstruir y conservar caminos rurales y alimentadores, llegando a las zonas más marginadas del país. |
| 1.1.3 | Construir, modernizar y conservar carreteras y autopistas, privilegiando los recorridos de largo itinerario. |
| 1.1.4 | Construir infraestructura que permita brindar mayor seguridad a los usuarios. |
| 1.1.5 | Fomentar los esquemas de APP para captar mayor participación del sector privado. |
| 1.1.6 | Coordinar esfuerzos con las cámaras y colegios, para acelerar los procesos de implementación de los proyectos. |
| Líneas de acción transversales | |
| a) Adoptar nuevas modalidades de operación y conservación de autopistas, de acuerdo a estándares internacionales, para reducir costos operativos del transporte. | Descripción: Identificar mejores prácticas nacionales e internacionales y el establecimiento de estándares que apliquen en las licitaciones para los procesos de construcción, mantenimiento y ampliación, y con base en ellas, fomentar la participación de empresas tanto nacionales como internacionales que cumplan con estos requisitos, con lo cual se facilitará contar con mejor servicio, mayor seguridad y costos competitivos para los usuarios. |
| b) Modernizar y ampliar la red de caminos rurales y alimentadores, carreteras interestatales. | Descripción: La modernización de las carreteras interestatales permite integrar los ejes interregionales y mejorar la comunicación entre regiones y la red carretera. Los programas de desarrollo carretero contemplarán acciones específicas para ampliar la red de caminos rurales, alimentadores y carreteras interestatales con criterios de inclusión social y conectividad interregional que propicien el desarrollo equitativo de regiones, ciudades y localidades. Además se atenderá a una mejora en las especificaciones técnicas de la red de caminos rurales y alimentadores. |
| c) Conservar y mantener en buenas condiciones los caminos rurales de las zonas más marginadas del país. | Descripción: Fomentar en las zonas más marginadas del país el Programa de Empleo Temporal para la conservación y limpieza de dichos caminos. De esta manera, los caminos rurales contribuirán no sólo a conectar dichas zonas marginadas, sino también a potenciar la economía local y lograr mejoras en la productividad facilitando un acceso oportuno a los mercados de las comunidades marginadas. |

Fuente: Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes.

V.3. Programa Nacional de Infraestructura 2014-2018

En apego al PND en lo correspondiente al Capítulo VIII.- “Sistema Nacional de Planeación Democrática”, y en cumplimiento a lo dispuesto en la Ley de Planeación, la presente Administración elaboró, entre otros el Programa Nacional de Infraestructura 2014-2018 (PNI), el cual contiene objetivos, estrategias y líneas de acción que reflejan las actividades prioritarias y concretas que el Gobierno de la República busca orientar la funcionalidad integral en la infraestructura, conforme a la siguiente alineación: (Diagrama 5)

Diagrama 5. Alineación de los objetivos del PNI.

| ALINEACIÓN DE LOS OBJETIVOS DEL PNI AL PND Y AL PROGRAMA SECTORIAL DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES | | | | |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Meta Nacional | Objetivos de la Meta Nacional | Estrategias del Objetivo de la Meta Nacional | Objetivos del Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2014-2018 | Objetivo del PNI |
| IV México Próspero. | <p>4.5 Democratizar el acceso a servicios de telecomunicaciones.</p> <p>4.9 Contar con una infraestructura de transporte que se refleje en menores costos para realizar la actividad económica.</p> | <p>4.5.1 Impulsar el desarrollo e innovación tecnológica de las telecomunicaciones que amplíe la cobertura y accesibilidad para impulsar mejores servicios y promover la competencia, buscando la reducción de costos y la eficiencia de las comunicaciones.</p> <p>4.9.1 Modernizar, ampliar y conservar la infraestructura de los diferentes modos de transporte, así como mejorar su conectividad bajo criterios estratégicos y de eficiencia.</p> | <p>1. Desarrollar una infraestructura de transporte y logística multimodal que genere costos competitivos, mejore la seguridad e impulse el desarrollo económico y social.</p> <p>2. Contar con servicios logísticos de transporte oportunos, eficientes y seguros que incrementen la competitividad y productividad de las actividades económicas.</p> <p>3. Generar condiciones para una movilidad de personas integral, ágil, segura, sustentable e incluyente, que incremente la calidad de vida.</p> <p>4. Ampliar la cobertura y el acceso a mejores servicios de comunicaciones en condiciones de competencia.</p> <p>6. Desarrollar integralmente y a largo plazo al sector con la creación y adaptación de tecnología y la generación de capacidades nacionales.</p> | <p>Contar con una infraestructura y una plataforma logística de transportes y comunicaciones modernas que fomenten una mayor competitividad, productividad y desarrollo económico y social.</p> |

Fuente: Programa Nacional de Infraestructura y Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2014-2018.

V.3. Programa de Inversiones en Infraestructura de Transporte y Comunicaciones 2013-2018

En cumplimiento a las Cinco Metas Nacionales y las Tres Estrategias Transversales, establecidas en el PND, se realizó el Programa de Inversiones en Infraestructura de Transporte y Comunicaciones (PIITC) 2013-2018, entre otros, tiene la visión de: “Contar con una infraestructura y una plataforma logística de

comunicaciones y transportes modernas que permitan distribuir los bienes nacionales con oportunidad y al menor costo posible, fomentando mayor productividad, competitividad, desarrollo económico, generación de empleos y mejor calidad de vida de los mexicanos”, y cuenta con el eje denominado Carreteras, y entre sus objetivos: (Diagrama 6)

- *Contar con una red troncal carretera segura, completa y en buen estado que conecte las regiones estratégicas y que permita disminuir los costos de transporte y tiempos de traslado.*
- *Completar en altas especificaciones los tres corredores troncales más importantes (México - Nogales, México - Nuevo Laredo y Altiplano).*
- *Acercar a las comunidades más alejadas mediante la construcción y modernización de caminos rurales.*

Diagrama 6. Alineación del Programa de Inversiones en Infraestructura de Transporte y Comunicaciones



Fuente: Programa de Inversiones en Infraestructura de Transportes y Comunicaciones 2013-2018.

Es de resaltar que además de lo descrito en párrafos anteriores, en el Anexo 1 del PNI se establecieron los Proyectos Estratégicos del Sector, en el que se identificó el Proyecto que nos ocupa, como se comenta a continuación:

De septiembre de 2016 a junio de 2017, con una inversión total superior a 27,600 millones de pesos, se concluyó la construcción de ocho autopistas con una longitud

de más de 250 km. y cinco tramos operativos con una longitud superior a los 70 km. y una inversión mayor a 5,000 millones de pesos, entre las que sobresale por su importancia la autopista Tepic-San Blas, obra de infraestructura que contribuye a mejorar la seguridad vial e impulsar el desarrollo turístico de la región, mejorando la conectividad de la zona al atraer más visitantes de Tepic y de la Zona Metropolitana de Guadalajara, así como de los Estados de Guanajuato, Aguascalientes, Querétaro y Michoacán. Vía de dos carriles de circulación de 3.5 m. cada uno, uno por sentido y acotamientos externos de 2.5 m., con una longitud total de 31 km., representando una inversión total de más de 1,360 millones de pesos.

VI.

SÍNTESIS EJECUTIVA DEL PROYECTO

El esquema de concesiones se aplica fundamentalmente para desarrollar proyectos carreteros que cuentan con una fuente de pago propia, es decir, autopistas de cuota. Las concesiones se otorgan por medio de procesos de licitación pública abiertos a los participantes que acrediten cumplir con la capacidad y la experiencia necesarias para materializar estos proyectos.

Las licitaciones se desarrollan a iniciativa y bajo el control de la SCT, fija las tarifas medias máximas y la regla para su actualización por inflación, así como el plazo de duración de la concesión que puede ser hasta de treinta años, el máximo permitido por la ley.

En algunos proyectos la Secretaría gestiona la aportación de una subvención pública inicial para asegurar la viabilidad del proyecto, la cual es efectuada por el Fondo Nacional de Infraestructura en caso de que así lo solicite el licitante ganador de la concesión, que es aquél que cumpla con todos los requisitos de la licitación y que solicite el menor apoyo económico del gobierno u ofrezca el pago del mayor monto de recursos a cambio de obtener la concesión.³

El proyecto consistió en construir, operar, explotar, conservar y mantener por 30 años, contados a partir de la fecha de inicio de vigencia de la concesión de jurisdicción federal de la Autopista de altas especificaciones “Tepic-San Blas” en el Estado de Nayarit, incluyendo el uso y aprovechamiento del derecho de vía, sus servicios auxiliares y el conjunto de actividades que la Concesionaria está obligada a llevar a cabo en los términos establecidos en el Título de Concesión.

La Carretera se consideró para ser construida con un arreglo A2 de alta especificación, en dos cuerpos con una corona de 12 m. a dos carriles de 3.5 m. y acotamientos de 2.5 m. La Carretera considera tres entronques y diversos pasos inferiores vehiculares y pasos superiores vehiculares, además de las obras de drenaje y elementos complementarios, el terreno general es tipo lomerío.

Además, se estimó una capacidad inicial de 10 mil vehículos diarios y una tarifa de \$2.16 por km. ⁴

³ Asociaciones Público – Privadas para el Desarrollo Carretero de México. SCT 2010.

⁴ Propuesta económica de RCO.

La autopista Tepic–San Blas en Nayarit, con su puesta en operación agiliza el tránsito y se eleva la seguridad entre la zona turística de San Blas y la capital del Estado de Nayarit, reduciendo el tiempo de traslado en 30 minutos.

Esta obra favorece el desarrollo turístico y económico de la región. Durante su construcción se generaron cerca de 1,300 empleos directos e indirectos.

También la autopista beneficiaría directamente a los estados de Michoacán, Jalisco y Nayarit en términos de conectividad, disminución de tiempos en los traslados, comodidad y seguridad a los usuarios, ya que permitiría el desarrollo de una logística multimodal que genere costos competitivos, mejore la seguridad e impulse el desarrollo económico y social de la región y resto del país.

Ubicación física del proyecto.

La autopista de altas especificaciones, “Tepic-San Blas”, inicia en el entronque El Trapichillo ubicado en el km. 6+600 de la carretera Federal MEX-015D Tepic-Villa Unión, y termina en la Carretera Federal MEX-015 Santa Cruz- San Blas, en el km. 8+060, con una longitud de 30.929 km., en el Estado de Nayarit.

Proceso de la Licitación Pública.

La Convocatoria del Concurso Público Internacional No.00009076-002-15 se publicó en el Diario Oficial de la Federación el día 17 de diciembre de 2015. En el proceso se registraron un total de 16 Participantes, 1 de los cuales presentó Propuesta y 7 Participantes ofrecieron carta de disculpa.

El 18 de marzo de 2016, se recibió la única Propuesta por parte de:

1. Red de Carreteras de Occidente, S.A.B. de C.V. (RCO).

Derivado de la revisión de aspectos técnicos y conforme al Acto de Fallo de Evaluación Técnica y Apertura de Propuestas Económicas de fecha 8 de abril de 2016, se comprobó que la Propuesta aprobaba la revisión económica.

De acuerdo a las Bases Generales de Concurso, el Criterio de adjudicación del Proyecto fue el cumplimiento de todos los requisitos que hicieran solvente a la Propuesta, y el ofrecimiento más alto en concepto de Pago Inicial.

Por lo tanto, la Propuesta presentada por RCO fue declarada ganadora durante el Acto de Fallo celebrado el 22 de abril del año de 2016.

El participante ganador Red de Carreteras de Occidente, S.A.B., de C.V., cumpliendo las obligaciones derivadas del fallo del concurso constituyó la Sociedad Mercantil de propósito específico bajo la razón de Concesionaria Tepic San Blas, S. de R.L. de C.V., mediante testimonio de la escritura pública número 60,047 de

fecha 4 de mayo de 2016.

El día 19 de mayo de 2016, el Lic. Gerardo Ruiz Esparza, Titular de la SCT, formalizó en favor de la “Concesionaria Tepic San Blas, S. de R.L. de C.V.”, el Título de Concesión.

Desarrollo de las Obras.

En esa misma fecha, la Concesionaria Tepic San Blas, S. de R.L. de C.V., cumpliendo con lo estipulado en la condición trigésima, inciso a, del Título de Concesión, realizó el depósito del pago inicial.

De la misma forma entrega las Fianzas correspondientes para garantizar la correcta ejecución y terminación de las obras de la Autopista, así como también el cumplimiento de la totalidad de las obligaciones a su cargo derivadas del Título de Concesión.

Con fecha 12 de mayo de 2016, formaliza el Contrato de Fideicomiso Irrevocable de Inversión, Administración y Fuente de Pago, con Banco Invex, S. A., Institución de Banca Múltiple, Invex, Grupo Financiero para administrar la totalidad de los recursos aportados por la Concesionaria.

Posteriormente, la SCT el día 3 de junio de 2016, tiene a bien entregar a la Concesionaria el Derecho de Vía, y con fecha 10 de noviembre de 2016, mediante el Oficio 3.4.-0756, emitido por la Dirección General de Desarrollo Carretero, se concede a la Concesionaria la Autorización de Inicio de Construcción de la Autopista.

El Representante Legal de la “Concesionaria Tepic San Blas, S. de R.L. de C.V.”, comunica mediante su escrito COTESA 11/2017 de fecha 06 de septiembre de 2017, a la SCT el aviso de terminación de la obra.

Operación de la Autopista.

Finalmente, Mediante oficio 3.4.-0480, de fecha 4 de octubre de 2017, de la Dirección General de Desarrollo Carretero de la SCT, otorga la Autorización Definitiva del Inicio de Operación de la Autopista Tepic-San Blas, en el Estado de Nayarit.

VII.

ACCIONES REALIZADAS.

VII.1. Justificación del proyecto

El proyecto de construcción de la Autopista Tepic-San Blas, fue una de las prioridades del Gobierno del Estado de Nayarit para integrar la zona poniente del Estado a efecto de disminuir los costos de transporte, incrementar la seguridad de los usuarios y fomentar el desarrollo turístico de la Riviera Nayarita, además, de estar considerada en el Presupuesto de Egresos de la Federación 2009, aprobado por la H. Cámara de Diputados.

El proyecto consistió en construir, operar, explotar, conservar y mantener por 30 años, contados a partir de la fecha de inicio de vigencia de la concesión de jurisdicción federal de la Autopista de altas especificaciones “Tepic-San Blas” en el Estado de Nayarit, incluyendo el uso y aprovechamiento del derecho de vía, sus servicios auxiliares y el conjunto de actividades que la Concesionaria está obligada a llevar a cabo en los términos establecidos en el Título de Concesión.

La SCT consideró realizar el proyecto de obra, derivado de la problemática identificada en el Estado de Nayarit, la cual se describe a continuación:

La problemática de la ruta actual era causada por las bajas velocidades y los elevados tiempos de recorrido que experimentaban los usuarios, ocasionados por la geometría de las carreteras existentes, ya que fueron construidas como vías de bajas especificaciones, no contando con las estructuras necesarias, acotamientos y entronques, ocasionaba graves problemas para su operación, sobre todo en horarios nocturnos donde se incrementaba la inseguridad.

Además de lo anterior, las rutas contaban con muy pocos servicios básicos, tales como gasolineras, talleres mecánicos, etc.

Todo lo anterior repercutía en tiempos de recorrido altos, accidentes y baja comodidad y seguridad para los usuarios.

La construcción de la Autopista traería beneficios para los usuarios al lograrse mayores velocidades de desplazamiento, contribuyendo a la disminución de los costos de operación vehicular y los tiempos de recorrido, lo que se traduce en una mayor competitividad del transporte de la región. En términos económicos, con esta alternativa se obtienen los mayores beneficios para los usuarios a un costo adecuado.⁵⁶

⁵ Fuente: Estudio Central Final SCT-Tepic San Blas- septiembre 2009.

VII.2. Planeación

VII.2.1. Viabilidad Técnica

Para dar cumplimiento a lo establecido en el artículo 34 fracciones II y III, de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria (en lo sucesivo LFPRH) y 53 de su Reglamento, la SCT preparó el cálculo de la rentabilidad social del proyecto, efectuado conforme a establecido en los “Lineamientos para la Elaboración y Presentación de Análisis costo/beneficio de Programas y Proyectos”, emitidos por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (en lo subsecuente SHCP), ([Anexo TSB VII. 2.1](#)) el cual señala que el proyecto es socialmente rentable.

En este documento se estableció la necesidad de contar con la alternativa de esta vía de comunicación, toda vez que el proyecto contribuye a dar cumplimiento a la estrategia contemplada en el Programa Nacional de Infraestructura de la SCT (en adelante PNI), “...completar la modernización de los corredores troncales transversales y longitudinales que comunican a las principales ciudades, puertos, fronteras y centros turísticos del país con carreteras de altas especificaciones y dar atención especial a la construcción de libramientos y accesos para facilitar la continuidad del flujo vehicular...”, así como, con el Plan Estatal de Desarrollo.

Asimismo, se encuentra alineada con el PND 2013-2018, en cumplimiento a la Meta IV México Próspero, a sus tres Estrategias Transversales y a los Objetivos en 6 ejes; específicamente al establecer como objetivo, “...el garantizar el acceso y ampliar la cobertura de infraestructura y servicios de transporte y comunicaciones, tanto a nivel nacional como regional, a fin de que los mexicanos puedan comunicarse y trasladarse de manera ágil y oportuna en todo el país y con el mundo, así como hacer más eficiente el transporte de mercancías y las telecomunicaciones hacia el interior y exterior del país, de manera que estos sectores contribuyan a aprovechar las ventajas comparativas con que cuenta México. Asimismo, establece como una estrategia abatir el costo económico de transporte, aumentar la seguridad y la comodidad de los usuarios, así como fomentar la competitividad y la eficiencia en la presentación del servicio de transporte...”.

VII.2.2. Autorizaciones para el proyecto

De acuerdo con el tipo de proyecto requerido, la SCT efectuó los estudios de carácter federal, estatal y municipal, requeridas en la normatividad aplicable para cada caso.

Es de resaltar que, para el cumplimiento de las disposiciones de protección ambiental, en específico a las señaladas en los artículos 28 y 30 de la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente (LGEEPA) y demás disposiciones aplicables, en relación a la evaluación del impacto ambiental que establece las condiciones que se sujetará la realización de obras y actividades que

puedan causar desequilibrio ecológico o rebasar los límites y condiciones determinados en las disposiciones aplicables para proteger el ambiente y preservar y restaurar los ecosistemas y evitar o reducir al mínimo sus efectos negativos sobre el medio ambiente.

VII.2.3. Oficio de aspectos relevantes

Se especificó que el proyecto debía incluir las obras necesarias para que se preservaran o restituyeran en forma equivalente las condiciones ambientales cuando éstas pudieran deteriorarse y se dio la intervención a la SEMARNAT y demás autoridades federales, estatales y municipales que tengan atribuciones en la materia.

Por lo que, conforme a lo establecido en la normatividad antes citada, la Secretaría de Obras Públicas del Estado de Nayarit, mediante oficio SOP/DGPDU/DDU1156/2008 de fecha 2 de abril de 2008, presentó una Manifestación de Impacto Ambiental (MIA) en su modalidad de Regional correspondiente al proyecto para su análisis y evaluación en materia de impacto ambiental, misma que quedó registrado con la clave 18NA2008VD025.

Obteniendo como respuesta la aprobación condicionada mediante el oficio de la Dirección General de Impacto y Riesgo Ambiental S.G.P.A./DGIRA.DG.1978.08 de fecha 27 de junio de 2008. ([Anexo TSB VII.2.3](#))

Mediante oficio número 3.4.0728 de fecha 21 de diciembre de 2015, la Subsecretaría de Infraestructura a través de la Dirección General de Desarrollo Carretero de la SCT, elaboró la justificación del proyecto para la construcción de la “Autopista Tepic-San Blas” y solicita se realicen las gestiones ante la Unidad de Política de Ingresos No Tributarios de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público para la autorización de las contraprestaciones para llevar a cabo el procedimiento de contratación mediante concurso público para otorgar la concesión correspondiente. ([Anexo TSB.VII.2](#))

La SCT con base en la información antes referida, realizó el trámite a través de Internet, en el Portal Aplicativo de la Secretaría de Hacienda (PASH), de acuerdo con lo señalado en el Lineamiento 4 de los “Lineamientos para el Registro en la Cartera de Programas y Proyectos de Inversión”. ([Anexo TSB VII.2.2](#))

Conforme a lo señalado en el párrafo anterior, la SHCP registró el Proyecto de Inversión de Infraestructura Económica, mediante el No. de solicitud 22611, asignándole el número 09096380007, mismo que contiene los datos siguientes: (Tabla 3)

Tabla 3. Registro de Proyecto de Inversión

| Nombre del Proyecto | Autopista Tepic – San Blas | |
|----------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------|
| Tipo de Inversión de PPI: | 1 - Proyecto de Inversión de Infraestructura Económica. | |
| Subsector: | Carreteras. | |
| Activo: | Carreteras. | |
| Número de solicitud: | 22611 | |
| Clave de Cartera: | 09096380007 | |
| Ramo: | 9 - Comunicaciones y Transportes | |
| Unidad: | 638 - Centro SCT Nayarit | |
| Fase: | En Proceso de Modificación / En Proceso de Captura | |
| Descripción: | Construcción de 30.929 kilómetros y ampliación de 8.2 kilómetros para contar con una carretera tipo A2, para alojar 2 carriles de circulación de 3.5 metros de ancho cada uno y acotamientos de 2.5 metros cada uno. | |
| Moneda del contrato: | Inversión estimada MNX | Inversión estimada en USD |
| Pesos mexicanos MNX: | N.D. | N.D. |

Fuente: www.sistemahacienda.gob.mx/PASH/.

VII.2.4. Información de contratos con terceros

Para la elaboración de todos los estudios presentados por la SCT citados en páginas anteriores, la dependencia celebró un total de 5 contratos con terceros ([Anexo TSB VII.2.6](#)), conforme a lo señalado en la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, como se detalla a continuación: (Tabla 4)

Tabla 4. Relación de contratos con terceros

| No. de Contrato | Objeto | Proveedor | Monto total (\$) | Vigencia |
|----------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------|------------------|--------------------------|
| 14-7-CD-A-098-Y-0-14 | "ACTUALIZACIÓN 2014 DEL ESTUDIO DE DEMANDA Y FACTIBILIDAD ECONÓMICA DE LA CARRETERA TEPIC - SAN BLAS". | SYTCON, S.A. DE C.V. | \$1,480,000.00 | 19/11/2014 al 18/12/2014 |
| 15-I-CD-A-018-Y-0-15 | "ASESORÍA TÉCNICA PARA EL CONCURSO DE LA CONCESIÓN DEL PROYECTO CARRETERO TEPIC - SAN BLAS, EN EL ESTADO DE NAYARIT". | Orva Ingeniería, S.A. de C.V. | \$3,352,713.97 | 22/08/2015 al 15/12/2015 |

| No. de Contrato | Objeto | Proveedor | Monto total (\$) | Vigencia |
|----------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------|------------------|--------------------------|
| 16-I-CD-A-002-Y-0-16 | "ASESORÍA LEGAL PARA LA ESTRUCTURACIÓN DEL PROYECTO DE LA AUTOPISTA TEPIC - SAN BLAS COMO UNA CONCESIÓN FEDERAL". | Corporativo Aliant Empresarial, S.A. de C.V. | \$1,637,234.97 | 05/02/2016 al 03/06/2016 |
| 16-I-CD-A-003-Y-0-16 | "ASESORÍA FINANCIERA PARA LA ASISTENCIA EN EL PROCESO DE CONCURSO PARA EL OTORGAMIENTO DEL TÍTULO DE CONCESIÓN DE LA AUTOPISTA TEPIC - SAN BLAS, UBICADO EN EL ESTADO DE NAYARIT". | Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S.C. | \$1,724,137.01 | 05/02/2016 al 03/06/2016 |
| 16-7-CD-A-004-Y-0-16 | "DICTAMEN A LA ACTUALIZACIÓN 2014 DEL ESTUDIO DE DEMANDA Y FACTIBILIDAD ECONÓMICA DE LA CARRETERA TEPIC-SAN BLAS". | Steer Davies & Gleave México, S.A. de C.V. | \$829,310.00 | 15/02/2016 al 10/04/2016 |

Fuente: Dirección General de Desarrollo Carretero.

Los citados contratos se encuentran resguardados en la Coordinación de Obra Nueva y Conservación perteneciente a la Dirección General de Desarrollo Carretero de la SCT, por lo que deberán solicitar para consulta a la citada área, en términos de la legislación aplicable.

VII.3. Adjudicación del proyecto (Concurso)

VII.3.1. Convocatoria

El Director General de Desarrollo Carretero de la SCT, con oficio número 3.4.0672 de fecha 09 de diciembre de 2015, ([Anexo TSB VII.3.1](#)) remitió al Director General de Comunicación Social de la SCT, en archivo impreso y electrónico, la Convocatoria Pública Internacional número 02, para solicitar realizar el trámite de la publicación en el Diario Oficial de la Federación (en lo subsecuente DOF), así como en un diario de mayor circulación nacional y en uno en el Estado de Nayarit.

El 17 de diciembre de 2015, se publicó en el DOF la Convocatoria Pública Internacional número 02 relativo al concurso público internacional número 00009076-002-15, para el otorgamiento de la concesión de jurisdicción federal para construir, operar, explotar, conservar y mantener la "Autopista Tepic-San Blas", en el Estado de Nayarit, en la que se establecieron los términos y condiciones para participar en dicho concurso. ([Anexo TSB VII.3.1.1](#))

VII.3.2. Bases

Las Bases Generales de Concurso (anexo TSB3.2) se pusieron a disposición del público en general a partir del 17 de diciembre de 2015 y hasta el 15 de enero de 2016, en las oficinas de la Dirección General Adjunta de Formulación de Proyectos de la Dirección General de Desarrollo Carretero de la SCT, en un horario de las 9:00 a las 13:30 hrs., ubicadas en Avenida Insurgentes Sur número 1089, 10° piso, Ala Poniente, Colonia Nochebuena, Código Postal 03720, en la entonces Delegación Benito Juárez, Distrito Federal ahora Ciudad de México.

El costo de dichas bases fue de \$100,000.00 (cien mil pesos 00/100 M.N.) con IVA incluido y el pago se realizó mediante cheque expedido a favor de la Tesorería de la Federación.

La Dirección General de Desarrollo Carretero de la SCT por conducto de la Coordinación de Concesiones de la SCT, emitió los recibos a 16 personas físicas y morales llevando a cabo su registro como participantes con los cuales se les entregó las bases generales de concurso y formatos. (Tabla 5)

Tabla 5. Relación de Recibos de Pago de Derechos

| Con | Empre sa | Pago de Derechos por la compra de Bases | Anexo |
|-----|---------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------|
| 1 | Calzada Construcciones, S.A. de C.V. | Recibo de Pago de Derechos, Productos, Aprovechamientos e IVA, con número de Folio 66416000001, emitido el 04 de enero de 2016. | TSB VII.3.2.1 |
| 2 | COCONAL, S.A.P.I. de C.V. | Recibo de Pago de Derechos, Productos, Aprovechamientos e IVA, con número de Folio 66416000228, emitido el 30 de diciembre de 2015. | TSB VII.3.2.2 |
| 3 | Cointer Concesiones México, S.A. de C.V. | Recibo de Pago de Derechos, Productos, Aprovechamientos e IVA, con número de Folio 66415000041, emitido el 15 de enero de 2016. | TSB VII.3.2.3 |
| 4 | Concesiones y Mantenimiento Aldesem, S.A. de C.V. | Recibo de Pago de Derechos, Productos, Aprovechamientos e IVA, con número de Folio 66416000006, emitido el 11 de enero de 2016. | TSB VII.3.2.4 |
| 5 | Constructora y Pavimentadora Vise, S.A. de C.V. | Recibo de Pago de Derechos, Productos, Aprovechamientos e IVA, con número de Folio 66416000033, emitido el 14 de enero de 2016. | TSB VII.3.2.5 |
| 6 | Deacero, S.A.P.I. de C.V. | Recibo de Pago de Derechos, Productos, Aprovechamientos e IVA, con número de Folio 66416000036, emitido el 15 de enero de 2016. | TSB VII.3.2.6 |
| 7 | Innovaciones Técnicas de Cimentación, S.A. de C.V. | Recibo de Pago de Derechos, Productos, Aprovechamientos e IVA, con número de Folio 66416000043, emitido el 18 de enero de 2016. | TSB VII.3.2.7 |
| 8 | OHL, México, S.A.B. de C.V. | Recibo de Pago de Derechos, Productos, Aprovechamientos e IVA, con número de Folio 66416000037, emitido el 15 de enero de 2016. | TSB VII.3.2.8 |
| 9 | Omega Corp, S.A de C.V. | Recibo de Pago de Derechos, Productos, Aprovechamientos e IVA, con número de Folio 66416000020, emitido el 12 de enero de 2016. | TSB VII.3.2.9 |

| Con | Empre sa | Pago de Derechos por la compra de Bases | Anexo |
|-----|--------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------|
| 10 | Operación y Conservación de Autopistas Concesionadas, S.A. de C.V. | Recibo de Pago de Derechos, Productos, Aprovechamientos e IVA, con número de Folio 66416000023, emitido el 12 de enero de 2016. | TSB VII.3.2.10 |
| 11 | Promotora del Desarrollo de América Latina, S.A. de C.V. | Recibo de Pago de Derechos, Productos, Aprovechamientos e IVA, con número de Folio 66415000225, emitido el 21 de diciembre de 2015. | TSB VII.3.2.11 |
| 12 | Promotora y Desarrolladora Mexicana, S.A. de C.V. | Recibo de Pago de Derechos, Productos, Aprovechamientos e IVA, con número de Folio 66416000040, emitido el 15 de enero de 2016. | TSB VII.3.2.12 |
| 13 | Promotora y Operadora de Infraestructura, S.A. de C.V. | Recibo de Pago de Derechos, Productos, Aprovechamientos e IVA, con número de Folio 66416000027, emitido el 12 de enero de 2016. | TSB VII.3.2.13 |
| 14 | Proyectos de Autopistas Privadas, S.A. de C.V. | Recibo de Pago de Derechos, Productos, Aprovechamientos e IVA, con número de Folio 66416000004, emitido el 08 de enero de 2016. | TSB VII.3.2.14 |
| 15 | Red de Carreteras de Occidente, S.A.B. de C.V. | Recibo de Pago de Derechos, Productos, Aprovechamientos e IVA, con número de Folio 66416000014, emitido el 12 de enero de 2016. | TSB VII.3.2.15 |
| 16 | Sacyr Concesiones México, S.A. de C.V. | Recibo de Pago de Derechos, Productos, Aprovechamientos e IVA, con número de Folio 66416000035, emitido el 15 de enero de 2016. | TSB VII.3.2.16 |

Fuente: Dirección General de Desarrollo Carretero de la SCT.

VII.3.3. Consorcios

Los siguientes participantes manifestaron haber celebrado un contrato consorcial privado. (Tabla 6)

Tabla 6. Relación de empresas en Consorcio

| Concursante | En consorcio con: |
|---------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Coconal, S.A.P.I. de C.V. | Operadora de Autopistas, S.A. de C.V. |
| Concesiones y Mantenimiento Aldesem, S.A. de C.V. | Construcciones Aldesem, S.A. de C.V. y Sociedad Mexicana de Inversiones en Infraestructura, S.A. de C. V. |
| Promotora y Desarrolladora Mexicana, S.A. de C.V. | Compañía Constructora MAS, S.A. de C.V., y Desarrollo de Terracerías, S.A. de C.V. |

Fuente: Dirección General de Desarrollo Carretero.

VII.3.4. Visita al sitio de las obras

Conforme a lo dispuesto en los numerales 1.4 y 1.10 de las Bases Generales de Concurso, el 21 de enero de 2016 se llevó la visita al sitio donde se ejecutaron los trabajos, y se elaboró el acta administrativa participando en ella los servidores públicos de la SCT; así como los participantes del concurso. ([Anexo TSB VII.3.4](#))

VII.3.5. Junta de información

En la Ciudad de México, en el entonces Distrito Federal, del día 18 de febrero de 2016, y de conformidad a lo determinado en la convocatoria pública número 02, publicada en el DOF el 10 de diciembre de 2015, los servidores públicos autorizados adscritos a la Dirección General de Desarrollo Carretero de la SCT, en presencia de los participantes al concurso Público en cuestión, llevaron a cabo la Junta de Información, en la que se procedió a pasar lista de asistencia y posteriormente a hacer entrega en versión electrónica del formulario denominado “Formulario de preguntas, respuestas, sugerencias y aclaraciones”, conteniendo las respuestas formuladas por la SCT, a las preguntas realizadas y entregadas a dicha Dirección General por los participantes en tiempo y forma. ([Anexo TSB VII.3.5](#))

Los participantes del concurso público internacional número 00009076-002-15, conforme a los plazos y términos estipulados en la Convocatoria Pública número 02, presentaron el anexo 4.1 denominado “Formulario de preguntas, respuestas, sugerencias y aclaraciones” en las oficinas que ocupa la Dirección General de Desarrollo Carretero de la SCT, en el cual manifestaron sus preguntas, mismas que fueron desahogadas en las Juntas de Información. ([Anexo TSB VII.3.5.1](#))

VII.3.6. Firma de planos

No aplica. (no hubo junta de firma de planos)

VII.3.7. Entrega del Paquete de Documentación Legal y Financiera

De acuerdo con lo dispuesto en los numerales 1.4 y 1.13 de las Bases Generales de Concurso, la Dirección de Concesiones Carreteras de la SCT, adscrita a la Coordinación de Concesiones de la Dirección General de Desarrollo Carretero de la SCT, recibió el escrito libre de 10 empresas participantes, mediante el cual solicitaron que se realizara la revisión previa de los paquetes que contenían la documentación Legal y Financiera. Cabe mencionar que, de acuerdo con lo señalado en las Bases, este acto era de carácter opcional. (Tabla 7)

Tabla 7. Relación de empresas que solicitaron la revisión previa.

| Con | Empresa | Anexo |
|-----|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------|
| 1 | Coconal, S.A.P.I. de C.V., en consorcio con Operadora de Autopistas, S.A. de C.V. | Anexo TSB VII.3.7.1 |
| 2 | Concesiones y Mantenimiento Aldesem, S.A. de C.V., en consorcio con Construcciones Aldesem, S.A. de C.V. y Sociedad Mexicana de Inversión en Infraestructura, S.A. de C.V. | Anexo TSB VII.3.7.2 |
| 3 | Red de Carreteras de Occidente, S.A.B. de C.V. | Anexo TSB VII.3.7.3 |
| 4 | Cointer Concesiones México, S.A. de C.V. | Anexo TSB VII.3.7.4 |

| Con | Empresa | Anexo |
|-----|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------|
| 5 | Promotora y Operadora de Infraestructura, S.A.B. de C.V. | Anexo TSB VII.3.7.5 |
| 6 | Promotora de Desarrollo de América Latina, S.A. de C.V. | Anexo TSB VII.3.7.6 |
| 7 | Calzada Construcciones, S.A. de C.V. | Anexo TSB VII.3.7.7 |
| 8 | Omega Corp, S.A. de C.V. | Anexo TSB VII.3.7.8 |
| 9 | Innovaciones Técnicas de Cimentaciones, S.A. de C.V. | Anexo TSB VII.3.7.9 |
| 10 | Promotora y Desarrolladora Mexicana, S.A. de C.V., en consorcio con Compañía Constructora MAS, S.A. de C.V. y Desarrollo de Terracerías, S.A. de C.V. | Anexo TSB VII.3.7.10 |

Fuente: Dirección General de Desarrollo Carretero

VII.3.8. Revisión Previa de la documentación Legal y Financiera

Al respecto, la Dirección antes mencionada efectuó la revisión de los paquetes presentados por las empresas participantes, y emitió los comprobantes de Revisión Previa a dos de ellas, mismas que se enlistan a continuación: (Tabla 8)

Tabla 8. Relación de participantes que entregaron paquete de documentación Legal y Financiera

| Con | Empres a | Anexo |
|-----|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|
| 1 | Concesiones y Mantenimiento Aldesem, S.A. de C.V., en consorcio con Construcciones Aldesem, S.A. de C.V. y Sociedad Mexicana de Inversión en Infraestructura, S.A. de C.V. | TSB3.8.1 |
| 2 | Promotora de Desarrollo de América Latina, S.A. de C.V. | TSB3.8.2 |

Fuente: Dirección General de Desarrollo Carretero.

VII.3.9. Elaboración y presentación de Propuestas

VII.3.9.1. Garantías de Seriedad de las Propuestas

Los concursantes que participaron en el concurso antes citado, entregaron a la SCT previo a la celebración del mismo, la garantía de seriedad de la propuesta a favor de la Tesorería de la Federación por un monto de 25 millones de pesos. Cabe señalar que los concursantes que no resultaron ganadores, la dependencia realizó la devolución del original de dicha garantía. (Tabla 9)

Tabla 9. Relación de participantes que entregaron Carta de Crédito

| No. Consecutivo o de Registro | Nombre del concursante | Anexo |
|-------------------------------|-------------------------------------------------|-------------------------------------|
| 1 | Red de Carreteras de Occidente, S.A.B., de C.V. | Anexo TSB VII.3.9.1 |

Fuente: Dirección General de Desarrollo Carretero.

VII.3.9.2. Presentación y Apertura de Propuestas Técnicas y Económicas

El 18 de marzo de 2016, para dar cumplimiento a lo dispuesto en la Convocatoria Pública Internacional número 02, se reunieron en las oficinas de la SCT los servidores públicos autorizados y los participantes del concurso, para realizar el acto de presentación y apertura de propuestas técnicas y económicas ([Anexo TSB VII.3.9.2](#)) quienes previamente se registraron en el orden del día, recibiendo una propuesta del siguiente concursante:

Red de Carreteras de Occidente, S.A.B., de C.V.

Adicionalmente, a las propuestas antes mencionadas, se recibieron cartas de disculpas de 7 participantes. (Tabla 10)

Tabla 10. Relación de Participantes que entregaron Cartas Disculpa

| Empresas Participantes | Anexo |
|----------------------------------------------------------|---------------------------------------|
| Promotora de Desarrollo de América Latina, S.A. de C.V. | Anexo TSB VII.3.9.2.1 |
| Innovaciones Técnicas de Cimentaciones, S.A. de C.V. | Anexo TSB VII.3.9.2.2 |
| OHL México, S.A.B. de C.V. | Anexo TSB VII.3.9.2.3 |
| Omega Corp, S.A. de C.V. | Anexo TSB VII.3.9.2.4 |
| Promotora y Operadora de Infraestructura, S.A.B. de C.V. | Anexo TSB VII.3.9.2.5 |
| Cointer Concesiones México, S.A. de C.V. | Anexo TSB VII.3.9.2.6 |
| Promotora y Desarrolladora Mexicana, S.A. de C.V. | Anexo TSB VII.3.9.2.7 |

Fuente: Dirección General de Desarrollo Carretero.

VII.3.9.3. Evaluación de Propuestas Técnicas y Apertura de Propuestas Económicas

La Dirección General de Desarrollo Carretero de la SCT, el día 08 de abril de 2016, llevó a cabo la revisión y análisis de la documental Legal y Técnica presentada por solo un participante, como parte integrante de su propuesta, y elaboró el dictamen correspondiente ([Anexo TSB VII.3.9.3](#)), en el que se describieron las razones de por qué su propuesta se consideró solvente, desde el punto de vista técnico, o bien fueron desechadas.

En la Ciudad de México, entonces Distrito Federal, el día 08 de abril de 2016 y de conformidad a lo establecido en la Convocatoria Pública Internacional número 02, publicada en el DOF el 17 de diciembre de 2015, los servidores públicos autorizados adscritos a la Dirección General de Desarrollo Carretero de la SCT, en presencia de los participantes en el concurso público en cuestión, llevaron a cabo el Fallo de la evaluación de las propuestas técnicas y la apertura de las propuestas económicas, informándose que de la revisión realizada, se determinó 1 empresas cuya propuesta fue solvente, en razón de lo detallado en los oficios que les fueron entregados en ese mismo acto y conforme al dictamen interno emitido por la SCT. ([Anexo TSB3.9.3.1](#))

En el mismo acto, se notificó a los participantes que del análisis a sus propuestas técnicas y de conformidad con los requisitos señalados en las Bases Generales de Concurso, la SCT concluyó como solvente la siguiente:

Red de Carreteras de Occidente, S.A.B., de C.V.

VII.3.9.4. Evaluación de Propuestas Económicas

La Dirección General de Desarrollo Carretero de la SCT, procedió a realizar la apertura de los paquetes económicos ([Anexo TSB VII.3.9.4](#)) referente a los concursantes que pasaron la propuesta técnica, dando a conocer los montos de la subvención, pago inicial, según el caso y el costo de las obras propuestas. (Tabla 11)

Tabla 11. Montos de la subvención

| Red de Carreteras de Occidente, S.A.B., de C.V. | Importe a Precios Constantes |
|-------------------------------------------------|------------------------------|
| Pago Inicial (Sin IVA): | \$10,059,000.00 |
| Costo de las Obras (Sin IVA): | \$90,615,558.80 |
| Costo de Rehabilitación Inicial (Sin IVA): | \$97,252,040.00 |
| Capital de Riesgo (Sin IVA): | \$160,649,999.12 |
| Financiamiento: | \$100,000,000.00 |

| Red de Carreteras de Occidente, S.A.B., de C.V. | Importe a Precios Constantes |
|-------------------------------------------------|------------------------------|
| Monto Total de la Inversión (Sin IVA): | \$234,735,330.00 |
| Tarifa para Vehículo Estándar (sin IVA): | \$2.16 x km. |

Fuente: Dirección General de Desarrollo Carretero.

VII.3.10. Fallo del Concurso

La SCT a través de la Dirección General de Desarrollo Carretero de la SCT, el 22 de abril de 2016 llevó a cabo el Acto el Fallo del Concurso Público Internacional número 00009076-002-15, a fin de notificar el resultado y otorgar la concesión de jurisdicción federal, para construir, operar, explotar, conservar y mantener por 30 años, la autopista “Tepic-San Blas”, en el Estado de Nayarit, incluyendo el derecho de vía correspondiente, por lo que una vez que se realizó el análisis de las propuestas económicas, se concluyó que la Propuesta Económica presentada por el Concursante Red de Carreteras de Occidente, S.A.B., de C.V., ES SOLVENTE en términos de las Bases Generales de Concurso debido a que:

En virtud de que su Propuesta fue la única declarada como Solvente en sus partes Técnica y Económica en términos de lo dispuesto en los numerales 3.3 y 3.5 de las Bases Generales de Concurso ya que cumplió con los requisitos legales, técnicos y económico-financiero solicitados. ([Anexo TSB VII.3.10](#))

VII.4. Actos posteriores al Fallo

VII.4.1. Contrato de Cesión de Derechos

Como resultado del Concurso Público Internacional número 00009076-002-15, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), determinó concursante ganador a Red de Carreteras de Occidente, S.A.B., de C.V., y cumpliendo con lo solicitado en el numeral 1.9.1.5 de las Bases Generales del Concurso, el Concursante Ganador celebró con fecha 9 de mayo de 2016 en favor de la sociedad mercantil de propósito específico, el Contrato de Cesión de Derechos correspondiente derivado del fallo del Concurso.

Conjuntamente en cumplimiento a las obligaciones derivadas del fallo del concurso constituyó la Sociedad Mercantil de propósito específico bajo la razón de Concesionaria Tepic San Blas, S. de R.L. de C.V., mediante testimonio de la escritura pública número 60,047 de fecha 4 de mayo de 2016, otorgada ante la fe del Lic. Guillermo Oliver Bucio, Notario Público No. 212 de la Ciudad de México. ([Anexo TSB VII.4.1](#))

VII.4.2. Contrato de Fideicomiso de Administración de la Autopista

De acuerdo a la condición trigésima primera en su numeral 31.1, “Constitución del

Fideicomiso de Administración, del Título de Concesión”, la Concesionaria Tepic San Blas, S. de R.L. de C.V., en calidad de Fideicomitente con fecha 12 de mayo de 2016, formalizó el Contrato de Fideicomiso Irrevocable de Inversión, Administración y Fuente de Pago, con Banco Invex, S. A., Institución de Banca Múltiple, Invex, Grupo financiero, como Fiduciario.

El Fideicomiso de Administración tiene como objetivo principal el de administrar la totalidad de los recursos aportados por la Concesionaria para la Construcción, Operación, Conservación y Mantenimiento de la Autopista, así como los derivados de la Explotación de la Concesión durante toda la vigencia de la misma.

VII.4.3. Título de Concesión

El día 19 de mayo de 2016, el Lic. Gerardo Ruiz Esparza, Titular de la SCT, formalizó en favor de la “Concesionaria Tepic San Blas, S. de R.L. de C.V.”, el Título de Concesión, en el cual otorgó a la Concesionaria el derecho y la obligación de construir, operar, explotar, conservar y mantener por 30 años, contados a partir de la fecha de inicio de vigencia de la concesión de la “Autopista Tepic-San Blas”, incluyendo el uso y aprovechamiento del derecho de vía, sus servicios auxiliares y el conjunto de actividades que la concesionaria está obligada a llevar a cabo en los términos establecidos en el mismo título. ([Anexo TSB VII.4.3](#))

VII.4.4. Pago Inicial

Con fecha 19 de mayo de 2016, la Concesionaria Tepic San Blas, S. de R.L. de C.V., cumpliendo con lo estipulado en la condición trigésima, inciso a, del Título de Concesión, realizó el depósito del pago inicial comprometido en su propuesta económica por la cantidad de \$ 10,059,000.00 (diez millones cincuenta y nueve mil pesos 00/100 M.N.). ([Anexo TSB VII.4.4](#))

VII.4.5. Fianzas

Para dar cumplimiento a la cláusula vigésima séptima, en sus numerales 27.1 y 27.2, del Título de Concesión, la Concesionaria Tepic San Blas, S. de R.L. de C.V., formalizó ante la Afianzadora ACE Fianzas Monterrey, los instrumentos para garantizar la correcta ejecución y terminación de las obras de la Autopista Tepic-San Blas, así como también para garantizar el cumplimiento de la totalidad de las obligaciones a su cargo derivadas del Título de Concesión, que le fue otorgado con fecha 19 de mayo de 2016, como resultado del Concurso Público Internacional número 00009076-002-15. ([Anexo TSB VII.4.5](#))

VII.5. Ejecución

VII.5.1. Inicio de las Obras

La SCT, el día 3 de junio de 2016 entregó a la Concesionaria el Derecho de Vía,

mediante Acta de Entrega-Recepción, los tramos carreteros I, III y IV de la Autopista Tepic-San Blas, de conformidad con la Condición Sexta y los Anexos 5 y 17 del Título de Concesión. ([Anexo TSB VII.5.1](#))

Derivado de lo anterior, el Representante Legal de la Concesionaria Tepic-San Blas, mediante escrito No. COTESA-DJ/004/2016, de fecha 3 de junio de 2016, solicitó a la SCT, de conformidad con la Condición Quinta (Inicio de Construcción) del Título de Concesión, la expedición de la autorización del inicio de la Construcción de la “Autopista Tepic – San Blas”, para dar cumplimiento con lo referido en el Título de Concesión, manifestando que cuenta con el capital de riesgo, ([Anexo TSB5.1.1](#)) que aplicará a la construcción de las obras según se señala en la Condición Vigésima Segunda de la Sección Octava del mismo Título. ([Anexo TSB VII.5.1.2](#))

Conjuntamente, exhibió las fianzas de cumplimiento de las obligaciones de la Concesionaria, de igual forma presentó las Pólizas de Seguros de conformidad con lo establecido en el anexo 20 del mencionado Título ([Anexo TSB VII. 5.1.3](#)) y que cuenta con la organización para iniciar los trabajos de construcción; que se obliga a exhibir como capital de riesgo las cantidades para el Fondo de Contingencia del Derecho de Vía ([Anexo TSB VII. 5.1.4](#)) así como el fondo de obras adicionales adjuntando programa de rehabilitación inicial. ([Anexo TSB VII.5.1.5](#))

Finalmente, la SCT con fecha 10 de noviembre de 2016, mediante el Oficio 3.4.-0756, emitido por la Dirección General de Desarrollo Carretero, se concede a la Concesionaria la Autorización de Inicio de Construcción de la Autopista a cargo de la concesionaria Tepic San Blas, S. de R.L. de C.V. ([Anexo TSB VII.5.1.6](#))

VII.5.2. Desarrollo de las Obras

La Sociedad Mercantil de propósito específico denominada “Concesionaria Tepic San Blas, S. de R.L. de C.V.”, realizó las obras en apego a los proyectos ejecutivos, programas de construcción y de inversión, utilizando los materiales y procedimientos técnicos requeridos en los procedimientos y técnicas aprobados en el proyecto ejecutivo; en cumplimiento a lo establecido en las diversas disposiciones normativas que le fueron aplicables; así como en lo señalado en la Manifestación de Impacto Ambiental, en su Resolutivo, los Programas de Mitigación, Compensación y Restauración Ambiental y en los estudios técnicos justificativos, emitidos por la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales SEMARNAT. ([Anexo TSB VII.5.1.7](#))

VII.5.3. Conclusión de las Obras

El Representante Legal de la “Concesionaria Tepic San Blas, S. de R.L. de C.V.”, comunicó mediante su escrito COTESA 11/2017 de fecha 06 de septiembre de 2017, a la SCT el aviso de terminación de la obra, en el que señaló que “bajo protesta de decir verdad, que los trabajos cumplen con lo establecido en los proyectos ejecutivos respectivos y demás términos y condiciones que se estipularon

en el Título de Concesión”. (Fotografía 3)

Fotografía 3. Conclusión e inicio de operación de la Autopista

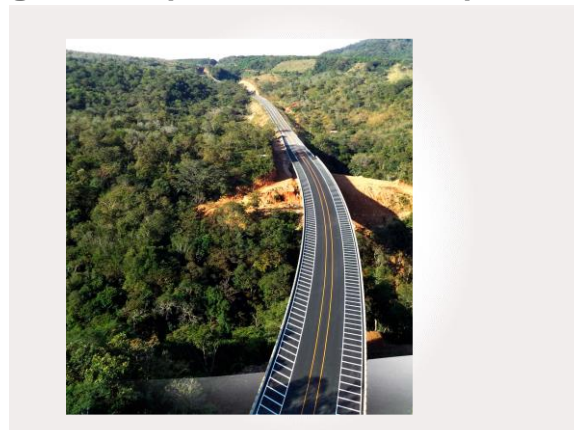


Fuente: <https://ts.sct.gob.mx/carreteras/direccion-general-de-desarrollo-carretero/>.

VII.6. Operación

Mediante oficio 3.4.-0480, de fecha 4 de octubre de 2017, de la Dirección General de Desarrollo Carretero de la SCT, y en concordancia con lo dispuesto en la Condición Décima del Título de Concesión, se otorga la Autorización Definitiva del Inicio de Operación de la Autopista Tepic-San Blas, con inicio en el entronque El Trapichillo ubicado en el km. 6+600 de la carretera federal Mex-015D Tepic -Villa Unión y término en la carretera federal Mex-015 Santa Cruz - San Blas en el km. 8+060, con una longitud de 30.929 km., en el Estado de Nayarit. ([Anexo TSB VII.6](#)) (Fotografía 4)

Fotografía 4. Operación de la Autopista



Fuente: Infraestructura de Comunicaciones y Transportes 40 año de Gobierno diciembre 2016.

Fotografía 5. Operación de la Autopista



Fuente: Infraestructura de Comunicaciones y Transportes 20 año de Gobierno diciembre 2014.

VIII.

SEGUIMIENTO Y CONTROL

VIII.1. Informes periódicos relativos al desarrollo de la Concesión

Siguiendo la línea diseñada por el Presidente de la República para articular los principios de un Gobierno Abierto y cumplir con los objetivos marcados en la normatividad en materia de transparencia, rendición de cuentas y apego a la legalidad, la SCT instrumentó medidas de acceso a la información pública que permiten a la ciudadanía conocer de manera sencilla y oportuna la información sobre las contrataciones y el ejercicio eficiente del gasto.

En materia de apego a la legalidad, es política fundamental de la SCT operar la rendición de cuentas como un “libro abierto”, en este sentido, mediante los informes de labores y de acciones relevantes detalla los avances, situación del proyecto, los logros y metas alcanzados durante la gestión 2012-2018, de los compromisos establecidos tanto en el PND, PNI y Programa Sectorial, entre otros.

En lo correspondiente al proyecto Autopista de altas especificaciones Tepic-San Blas, con respecto al Proceso de los trabajos de construcción de la misma Autopista, el Ingeniero Independiente elaboró un total de 4 informes periódicos correspondientes a los avances en la ejecución de las obras del citado proyecto. ([Anexo TSB VIII.1](#))

Uno de los objetivos principales de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, es consolidar la infraestructura carretera, para que México cuente con vías suficientes y de calidad, que impulsen el desarrollo social, la inversión y la competitividad en todas las regiones del país.

Los informes que presenta periódicamente la SCT, ofrecen un panorama completo del estado actual de la infraestructura nacional de comunicaciones y transportes, de los servicios que presta, así como de la organización administrativa en la que se sustenta.

El diagnóstico presentado en cada uno de ellos resulta de la mayor utilidad para obtener una visión general y amplia del sector, así como de sus desafíos. Adicionalmente, se dan a conocer los principales resultados obtenidos en materia de infraestructura carretera entre otros, por lo que a continuación se relacionan algunos de los informes presentados por la SCT: (Tabla 12)

Tabla 12. Relación de informes

| Consecutivo | Periodo que ampara |
|-------------|-----------------------------------------------------------------------------------------|
| 1 | Primer Informe de labores 2012-2013 |
| 2 | Segundo Informe de labores 2013-2014 |
| 3 | Tercer Informe de labores 2014-2015 |
| 4 | Cuarto Informe de labores 2015-2016 |
| 5 | Quinto Informe de labores 2016-2017 |
| 6 | Sexto Informe de labores 2017-2018 |
| 7 | Informe sobre acciones relevantes de la SCT 2013-2016 |
| 8 | Informe sobre acciones relevantes de la SCT 2013-2017 |
| 9 | Informe de avances y resultados 2017 del Programa Sectorial de la SCT |
| 10 | Infraestructura de Comunicaciones y Transportes 30 año de Gobierno diciembre 2015. |
| 11 | Infraestructura de Comunicaciones y Transportes 40 año de Gobierno diciembre 2016. |
| 12 | Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2013-2018, Avances y Resultados 2017 |
| 13 | Programa de Trabajo SCT 2018 |

Fuente: Dirección General de Desarrollo Carretero.

VIII.2. Resumen de las auditorías y atención de observaciones

Auditoría Superior de la Federación

La Auditoría Superior de la Federación en el ejercicio fiscal 2016, observó a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), en el ámbito de sus atribuciones, lleve a cabo las gestiones para obtener la actualización del permiso de la Secretaría del Medio Ambiente y Recursos Naturales en materia de impacto ambiental (dictamen de manifestación del impacto ambiental), relativo a la autopista Tepic-San Blas, debido a que éste venció desde 2013, no obstante que el inicio de operaciones de la autopista fue el 22 de febrero de 2017.

De igual forma la Auditoría Superior de la Federación en el ejercicio fiscal 2016, observó a la SCT, en el ámbito de sus atribuciones, evalúe la conveniencia de establecer en la normativa que los permisos se obtengan antes de otorgar la concesión, debido a que en agosto de 2017 estaban en trámite los permisos y autorizaciones del Instituto Nacional de Antropología e Historia, la Comisión Federal de Electricidad, Petróleos Mexicanos y de la Comisión Nacional del Agua, relativos al derecho de vía de las obras, para la ejecución del proyecto, no obstante que el inicio de operaciones de la autopista fue el 22 de febrero de 2017. ([Anexo TSB VIII.2.1](#))

Estatus: Estas dos observaciones fueron atendidas el 9 de abril de 2018, mediante

el oficio número 3.4.2.-204.

Del Órgano Interno de Control

El proyecto no ha sido auditado por el Órgano Interno de Control y por lo tanto no tiene observaciones que atender. ([Anexo TSB VIII.2.2](#))

Cuadro de Observaciones aplicadas durante los ejercicios de 2012 a 2018.

Desde el inicio del Ejercicio Fiscal 2013, se han formulado un total de 2 observaciones por parte de las Instancias Fiscalizadoras, de las cuales se han atendido 2. Por lo que, al 31 de octubre de 2018, no quedan pendientes de atención ninguna observación. (Tabla 13).

Tabla 13. Relación de informes

| Concepto | Instancia Fiscalizadora | | Total |
|-------------------------|-------------------------|-------------------------------------|-----------|
| | OIC en SCT | Auditoría Superior de la Federación | |
| 2013-2015 | | | |
| Observaciones | 0 | 0 | 0 |
| Atendidas | 0 | 0 | 0 |
| Pendientes | 0 | 0 | 0 |
| 2016 | | | |
| Observaciones | 0 | 2 | 2 |
| Atendidas | 0 | 0 | 0 |
| Pendientes | 0 | 2 | 2 |
| 2017 | | | |
| Observaciones | 0 | 0 | 0 |
| Atendidas | 0 | 0 | 0 |
| Pendientes | 0 | 0 | 0 |
| 2018 | | | |
| Observaciones | 0 | 0 | 0 |
| Atendidas | 0 | -2 | -2 |
| Pendientes | 0 | -2 | -2 |
| Total Pendientes | 0 | 0 | 0 |

Fuente: Dirección General de Desarrollo Carretero.

IX.

RESULTADOS Y BENEFICIOS ALCANZADOS E IMPACTOS IDENTIFICADOS

El 18 de marzo de 2016, Red de Carreteras de Occidente, S.A.B., de C.V., entregó su propuesta para la licitación de la Concesión de la Autopista Tepic – San Blas, recibiendo el fallo a su favor el 22 de abril del mismo año.

La ejecución de los trabajos de construcción se realizó en un tiempo récord, ya que se requirió del empleo de un gran equipo de trabajo y de dobles turnos para poder cumplir con el compromiso que se había adquirido y finalmente, la autopista fue inaugurada oficialmente por el Presidente Enrique Peña Nieto.

Beneficios

La construcción de la autopista Tepic-San Blas permite un tránsito rápido, cómodo y seguro entre la zona turística de San Blas y la ciudad capital Tepic, con lo que hace factible que los visitantes accedan a una amplia gama de servicios de salud, turísticos y sociales, que impulsan el desarrollo de la región.

Además, genera ahorros derivados de la operación del proyecto de infraestructura carretera, cuantificables en términos monetarios, principalmente reflejados en menores costos de operación vehicular.

Gracias a esta obra, se tiene un ahorro en tiempo de más de 40 min, beneficiando a una población de 390,436 habitantes de Tepic, San Blas y Mecatán.

Entre otros beneficios, facilita a los tepicenses y a miles de visitantes provenientes del norte del Estado, de la zona metropolitana de Guadalajara, así como de Zacatecas y Aguascalientes el acceso a una mejor gama de servicios turísticos, de salud y sociales.

Esta obra favorece el desarrollo turístico y económico de la región. Durante su construcción se generaron cerca de 1,300 empleos directos e indirectos”.

X.

RESUMEN EJECUTIVO DEL INFORME FINAL

Con la construcción y modernización de la infraestructura de comunicaciones y transportes, el Gobierno de la República avanza en la transformación de México, al crear una plataforma logística que permite unir a las familias mexicanas, y que las personas y mercancías circulen, se conecten de manera ágil, a menor costo, se mejora la movilidad y fortalece las cadenas de producción nacional, potencia la eficiencia de la inversión pública y privada en la economía, facilita el funcionamiento eficaz de los mercados y apoya el crecimiento equilibrado de sus distintas regiones.

Con la implementación del Programa de Inversiones en Infraestructura de Transporte y Comunicaciones 2013-2018, la publicación del PNI y la implementación de inversión público-privada, que aportan recursos para asegurar el desarrollo de las principales obras de infraestructura comprometidas, han permitido que la SCT logre relevantes avances a pesar de las actuales restricciones financieras.

A seis años esta Administración, ha mejorado significativamente la infraestructura carretera del país, al contar con una red ágil, segura y en buenas condiciones. Ahora, nuestro país cuenta con modernas autopistas y carreteras que contribuyen a reducir tiempos de traslado y costos logísticos, a brindar mayor seguridad al transporte de mercancías y a la movilidad de pasajeros.

Se mejoró y modernizó la red de caminos rurales y alimentadores que representa para el Gobierno de la República un gran reto debido a que a través de ellos es posible la conectividad básica entre las zonas rurales y las regiones apartadas del país con los centros de desarrollo y consumo, lo que da vida a estas comunidades y permite el acceso a servicios fundamentales como la salud, la educación y el empleo.

“Donde se construye una carretera, se abre la ruta al progreso y a la inclusión social, además, de atraer inversión productiva, con lo que se impulsa el desarrollo económico y la creación de empleos”.

Conforme a lo dispuesto en el PND, cuyo objetivo es, garantizar el acceso y ampliar la cobertura de infraestructura y servicios de transporte y comunicaciones, el Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2013-2018, se encuentra alineado con los objetivos de dicho plan, así como con los del PNI, toda vez que la

SCT consolida la infraestructura carretera, para que México cuente con vías suficientes y de calidad, que impulsen el desarrollo social, la inversión y la competitividad en todas las regiones del país.

Ejemplo de ello, es la modernización y ampliación de la Autopista Tepic-San Blas.

En el subsector carretero, durante el periodo de diciembre de 2012 a junio de 2018, se concluyeron 70 Compromisos de Gobierno, siendo 10 de ellos los consumados en el periodo de septiembre de 2017 a junio de 2018, con una inversión de 11,609 millones de pesos, cifra asociada a la meta total de 273 km.

De igual forma, al mes de junio de 2018, se concluyeron 38 de las 52 autopistas programadas, así como, 77 obras de construcción y modernización en carreteras federales, de las 80 que se comprometieron en la presente administración para el periodo 2013-2018; con una longitud total de 3,075 km.

En la construcción, modernización y conservación de la infraestructura carretera del país, el Gobierno de la República, en el periodo de diciembre de 2012 a junio de 2018, destinó 390 mil millones de pesos. De los cuales 321,697 millones de pesos corresponden a recursos públicos y 68,390 millones de pesos a recursos privados.

Por su importancia económica y social, resulta imprescindible dotar a la zona metropolitana del valle de México (ZMVM) de una conectividad más rápida, eficiente y menos costosa entre sus centros urbanos, así como, de los diferentes corredores logísticos que la comuniquen con las regiones por donde llegan y salen viajeros, productos e insumos nacionales hacia el Pacífico, el Golfo de México y nuestras fronteras.

La meta programada para esta administración consistió en construir y ampliar los 10 principales accesos a la ZMVM, con una inversión conjunta a los 30 mil millones de pesos y un total de más de 350 km. de longitud.

XI.

ANEXOS

A continuación, se incluye una relación en forma cronológica y ordenada por temática, de todo el soporte documental que se generó durante las etapas de planeación, ejecución y operación, del proyecto, de acuerdo a su naturaleza y características de conformidad con la normatividad aplicable.

XI.1 Justificación del proyecto

| | |
|--------------------|---------------------------|
| Anexo TBS VII. 2 | Oficio para gestión. |
| Anexo TSB VII. 2.1 | Análisis Costo Beneficio. |

XI.2 Planeación

| | |
|--------------------|--------------------------------------|
| Anexo TBS VII.2.2 | Pantalla Pash. |
| Anexo TBS VII. 2.3 | Oficio Evaluación Impacto Ambiental. |
| Anexo TBS VII. 2.6 | Contratos a Terceros. |

XI.3 Adjudicación del proyecto

| | |
|----------------------|--------------------------------|
| Anexo TBS VII. 3.1 | Oficio Convocatoria. |
| Anexo TBS VII. 3.1.1 | Convocatoria. |
| Anexo TBS VII. 3.2 | Bases Generales del Concurso. |
| Anexo TBS VII. 3.2.1 | Recibo Calzada Construcciones. |
| Anexo TBS VII. 3.2.2 | Recibo Coconal. |
| Anexo TBS VII. 3.2.3 | Recibo Contier. |
| Anexo TBS VII. 3.2.4 | Recibo Aldesem. |
| Anexo TBS VII. 3.2.5 | Recibo Vise. |
| Anexo TBS VII. 3.2.6 | Recibo Deacero. |
| Anexo TBS VII. 3.2.7 | Recibo Innovaciones Técnicas. |

| | |
|-----------------------|--------------------------------------------------|
| Anexo TBS VII. 3.2.8 | Recibo OHL. |
| Anexo TBS VII. 3.2.9 | Recibo Omega Corp. |
| Anexo TBS VII. 3.2.10 | Recibo Ocasá. |
| Anexo TBS VII. 3.2.11 | Recibo Promotora Desarrollo de A.L. |
| Anexo TBS VII. 3.2.12 | Recibo Prodemex. |
| Anexo TBS VII. 3.2.13 | Recibo Promotora y Operadora. |
| Anexo TBS VII. 3.2.14 | Recibo Proyectos Autopistas. |
| Anexo TBS VII. 3.2.15 | Recibo Red de Carreteras. |
| Anexo TBS VII. 3.2.16 | Recibo Sacyr. |
| Anexo TBS VII. 3.4 | Visita al Sitio. |
| Anexo TBS VII. 3.5 | Acta Junta Información. |
| Anexo TBS VII. 3.5.1 | Respuesta a Preguntas. |
| Anexo TBS VII. 3.7.1 | Documentación Legal COCONAL. |
| Anexo TBS VII. 3.7.2 | Documentación Legal ALDESEM. |
| Anexo TBS VII. 3.7.3 | Documentación Legal Red de Carreteras. |
| Anexo TBS VII. 3.7.4 | Documentación Legal CONTEIR. |
| Anexo TBS VII. 3.7.5 | Documentación Legal Promotora y Operadora. |
| Anexo TBS VII. 3.7.6 | Documentación Legal Promotora Desarrollo de A.L. |
| Anexo TBS VII. 3.7.7 | Documentación Legal Calzada Construcciones. |
| Anexo TBS VII. 3.7.8 | Documentación Legal Omega Corp. |
| Anexo TBS VII. 3.7.9 | Documentación Legal Innovaciones Técnicas. |
| Anexo TBS VII. 3.7.10 | Documentación Legal PRODEMEX. |
| Anexo TBS VII. 3.8.1 | Revisión Preliminar ALDESEM. |

| | |
|------------------------|--------------------------------------------------|
| Anexo TBS VII. 3.8.2 | Revisión Preliminar Promotora Desarrollo de A.L. |
| Anexo TBS VII. 3.9.1 | Carta de Seriedad de la Propuesta. |
| Anexo TBS VII. 3.9.2 | Acta Presentación y Apertura. |
| Anexo TBS VII. 3.9.2.1 | No Participa Promotora Desarrollo de A.L. |
| Anexo TBS VII. 3.9.2.2 | No Participa Innovaciones Técnicas. |
| Anexo TBS VII. 3.9.2.3 | No Participa OHL. |
| Anexo TBS VII. 3.9.2.4 | No Participa Omega Corp. |
| Anexo TBS VII. 3.9.2.5 | No Participa Promotora y Operadora. |
| Anexo TBS VII. 3.9.2.7 | No Participa PRODEMEX. |
| Anexo TBS VII. 3.9.3 | Dictamen Prop Técnica. |
| Anexo TBS VII. 3.9.3.1 | Acta de Fallo Técnicas. |
| Anexo TBS VII. 3.9.4 | Dictamen Propuesta Económica. |
| Anexo TBS VII. 3.10 | Acta de Fallo. |

XI.4 Actos posteriores al fallo

| | |
|--------------------|-----------------------------|
| Anexo TBS VII. 4.1 | Constitución Concesionaria. |
| Anexo TBS VII. 4.3 | Título de Concesión. |
| Anexo TBS VII. 4.4 | Pago Inicial. |
| Anexo TBS VII. 4.5 | Fianzas. |

XI.5 Ejecución

| | |
|----------------------|-----------------------------------|
| Anexo TBS VII. 5.1 | Acta Entrega Derecho de Vía. |
| Anexo TBS VII. 5.1.1 | Aportación del Capital de Riesgo. |
| Anexo TBS VII. 5.1.2 | Oficio Solicitud Inicio de Obra. |
| Anexo TBS VII. 5.1.3 | Seguros. |

- Anexo TBS VII. 5.1.4 Pago Fondo de Derecho de Vía.
- Anexo TBS VII. 5.1.5 Programa de Trabajo.
- Anexo TBS VII. 5.1.6 Oficio SCT Inicio Obra.
- Anexo TBS VII. 5.1.7 Oficio SEMARNAT.

XI.6 Operación

- Anexo TBS VII. 6 Oficio Inicio de Operación Definitiva.

XI.7 Seguimiento y Control

- Anexo TBS VII. 8.1 Relación de Informes.
- Anexo TBS VII. 8.2.1 Auditorías 1.
- Anexo TBS VII. 8.2.2 Auditorías 2.

XII.

APÉNDICE

XII.1. Relación de Ilustraciones

| | |
|----------------|--------------------------------------------------------------|
| Ilustración 1. | Obras y Compromisos Concluidos en el Cuarto Año de Gobierno. |
| Ilustración 2. | Situación de Corredores Troncales (2016). |
| Ilustración 3. | Ubicación de la Autopista. |
| Ilustración 4. | Sección Tipo A-2. |
| Ilustración 5. | Red Carretera de Influencia. |

XII.2. Relación de Diagramas

| | |
|-------------|-------------------------------------------------------------------------------------------|
| Diagrama 1. | Composición de la Red Nacional de Carreteras 2012. |
| Diagrama 2. | Esquema del Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018. |
| Diagrama 3. | Alineación de Objetivos Sectoriales. |
| Diagrama 4. | Estrategia 1.1. |
| Diagrama 5. | Alineación de Objetivos del PNI. |
| Diagrama 6. | Alineación del Programa de Inversiones en Infraestructura de Transporte y Comunicaciones. |

XII.3. Relación de Fotografías

| | |
|---------------|---------------------------------------------------|
| Fotografía 1. | Vista de la Estación No. 2 (San Blas). |
| Fotografía 2. | Desarrollo de la Obra. |
| Fotografía 3. | Conclusión e Inicio de Operación de la Autopista. |
| Fotografía 4. | Operación de la Autopista. |

Fotografía 5.

Autopista en Operación.

Fotografía 6.

Autopista Tepic-San Blas, Nayarit.

XII.4. Relación de Tablas

| | |
|-----------|-------------------------------------------------------------------------------------|
| Tabla 1. | Composición de la Red Nacional de Carreteras 2018. |
| Tabla 2. | Vías de Acceso a la Zona. |
| Tabla 3. | Registro de Proyecto de Inversión. |
| Tabla 4. | Relación de Contratos con Terceros. |
| Tabla 5. | Relación de Recibos de Pago de Derechos. |
| Tabla 6. | Relación de Empresas en Consorcio. |
| Tabla 7. | Relación de Empresas que Solicitaron la Revisión Previa. |
| Tabla 8. | Relación de Comprobantes Emitidos por SCT a las Empresas por la Revisión Previa. |
| Tabla 9. | Relación de Empresas que Entregaron Carta de Crédito. |
| Tabla 10. | Relación de Cartas de Disculpas de Participantes. |
| Tabla 11. | Relación de Propuestas Económicas. |
| Tabla 12. | Relación de Informes. |
| Tabla 13. | Relación de Observaciones Determinadas Durante los Ejercicios Fiscales 2012 a 2018. |

Glosario

APF

Administración Pública Federal.

CGVs

Costos Generalizados de Viaje.

CIS

Centro Integral de Servicios.

DOF

Diario Oficial de la Federación.

FONADIN

Fondo Nacional de Infraestructura.

LGEEPA

Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente.

LFPRH

Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria.

MIA

Manifestación de Impacto Ambiental.

Glosario

PIITC

Programa de Inversiones en Infraestructura de Transporte y Comunicaciones.

PND

Plan Nacional de Desarrollo.

PNI

Programa Nacional de Infraestructura.

SCT

Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

SEMARNAT

Secretaría del Medio Ambiente y Recursos Naturales.

SFP

Secretaría de la Función Pública.

ZMVM

Zona Metropolitana del Valle de México.

