

# Libro Blanco

Concesión para la construcción del  
Libramiento de “Ciudad Obregón”

Octubre, 2018



# Contenido

<b>I.</b>	<b>PRESENTACIÓN</b>	<b>1</b>
I.1.	Nombre y principales componentes del proyecto	1
I.1.1.	Principales características técnicas del proyecto	4
I.2.	Periodo de vigencia que se documenta	5
I.3.	Ubicación geográfica del proyecto	5
I.4.	Unidades Administrativas participantes	7
I.5.	Nombre del Titular	8
<b>II.</b>	<b>FUNDAMENTO LEGAL Y OBJETIVO DEL LIBRO BLANCO</b>	<b>9</b>
II.1.	Fundamento legal	9
II.2.	Objetivo del Libro Blanco	10
<b>III.</b>	<b>ANTECEDENTES</b>	<b>11</b>
<b>IV.</b>	<b>MARCO NORMATIVO APLICABLE A LAS ACCIONES REALIZADAS DURANTE LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO</b>	<b>12</b>
<b>V.</b>	<b>VINCULACIÓN DEL PROYECTO CON EL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO Y PROGRAMAS SECTORIALES, INSTITUCIONALES REGIONALES Y/O ESPECIALES</b>	<b>15</b>
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	17
V.4.	Programa de Inversiones en Infraestructura de Transporte y Comunicaciones 2013-2018	18
<b>VI.</b>	<b>SÍNTESIS EJECUTIVA DEL PROYECTO</b>	<b>20</b>
<b>VII.</b>	<b>ACCIONES REALIZADAS</b>	<b>25</b>
VII.1.	Justificación del proyecto	25

# Contenido

VII.2.	Planeación	26
VII.2.1	Viabilidad técnica.	26
VII.2.2	Autorizaciones para el proyecto	27
VII.2.3	Oficio de aspectos relevantes	30
VII.2.4	Información de contratos con terceros	30
VII.3.	Adjudicación del Proyecto (Concurso)	32
2VII.3.1	Convocatoria	32
VII.3.2	Bases	32
VII.3.3	Consortios	35
VII.3.4	Visita al sitio de las obras	35
VII.3.5	Juntas de información	35
VII.3.6	Firma de planos	36
VII.3.7	Entrega de Paquete de Documentación Legal y Financiera	37
VII.3.8	Revisión Previa de la Documentación Legal y Financiera	37
VII.3.9	Elaboración y Presentación de Propuestas	38
VII.3.9.1	Garantías de Seriedad de las Propuestas	38
VII.3.9.2	Presentación y Apertura de Propuestas Técnicas y Económicas	39
VII.3.9.3	Evaluación de Propuestas Técnicas y Apertura de Propuestas Económicas	40
VII.3.9.4	Evaluación de Propuestas Económicas	41
VII.3.10	Fallo del Concurso	42
VII.4.	Actos posteriores al Fallo	42
VII.4.1	Contrato de Cesión de Derechos	42
VII.4.2	Contrato de Fideicomiso de Administración de la Autopista	43
VII.4.3	Título de Concesión	43
VII.4.4	Pago Inicial	43
VII.4.5	Fianzas	44
VII.5.	Ejecución	44
VII.5.1	Inicio de las Obras	44
VII.5.2	Desarrollo de las Obras	47
VII.5.3	Conclusión de las Obras	49
VII.6.	Operación de la Autopista	51
<b>VIII.</b>	<b>SEGUIMIENTO Y CONTROL</b>	<b>58</b>

# Contenido

VIII.1.	Informes periódicos	58
VIII.2.	Resumen de las auditorías y atención de observaciones	59
<b>IX.</b>	<b>RESULTADOS Y BENEFICIOS ALCANZADOS E IMPACTOS IDENTIFICADOS</b>	<b>61</b>
<b>X.</b>	<b>RESUMEN EJECUTIVO DEL INFORME FINAL</b>	<b>63</b>
<b>XI.</b>	<b>ANEXOS</b>	<b>66</b>
XI.1.	Síntesis Ejecutiva del Proyecto	66
XI.2.	Planeación	66
XI.3.	Adjudicación del Proyecto	66
XI.4.	Actos Posteriores al Fallo	70
XI.5.	Ejecución de obras.	70
XI.6.	Operación	71
XI.7.	Seguimiento y Control	71
<b>XII.</b>	<b>APÉNDICE</b>	<b>72</b>
XII.1.	Relación de Ilustraciones	72
XII.2.	Relación de Diagramas	72
XII.3.	Relación de Fotografías	72
XII.4.	Relación de Tablas	72
	<b>GLOSARIO</b>	<b>74</b>

# I.

# PRESENTACIÓN

## I.1. Nombre y principales componentes del proyecto

### Concesión para la construcción del “Libramiento Ciudad Obregón”

El proyecto denominado Compromiso de Gobierno CG-192, tuvo como principal objetivo que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (en adelante SCT) otorgar el 21 de agosto de 2014 una Concesión que incluyó 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, para construir, operar, explotar, conservar y mantener por 30 años, como una vía de altas especificaciones que permitirá una mayor competitividad a la región en el traslado de personas, bienes y mercancías, generando un flujo continuo en el corredor México Nogales, Ramal – Tijuana, desviando los flujos vehiculares de largo itinerario de la zona urbana de Ciudad Obregón, para ofrecer un nivel de servicio óptimo a los usuarios. (Ilustración 1)

**Ilustración 1. Ubicación del Desarrollo de Infraestructura de Altas Especificaciones**



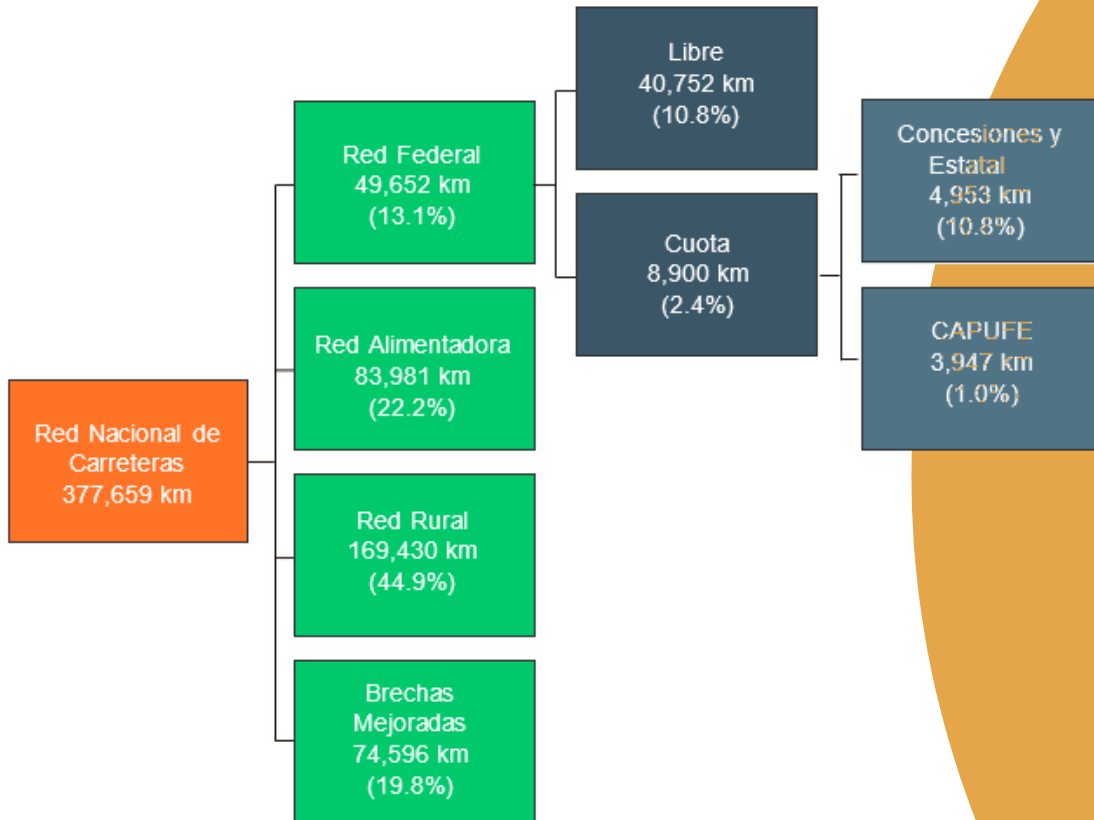
CG-192. Libramiento Ciudad Obregón, corredor México Nogales, Ramal – Tijuana<sup>1</sup>.

Fuente: <http://www.aniq.org.mx/foro/2015/DOC/5.->

<sup>1</sup> [http://www.aniq.org.mx/foro/2015/DOC/5.-Tercera/1\\_Raul\\_Murrieta.pdf](http://www.aniq.org.mx/foro/2015/DOC/5.-Tercera/1_Raul_Murrieta.pdf).

La infraestructura carretera movilizaba la mayor parte de la carga (55% del total) y de las personas (98% del total) que transitan dentro del país. Para atender esta demanda, de acuerdo con lo publicado en el Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2014 – 2018 (en adelante PSCT), en el año 2012 la red nacional de carreteras estaba constituida por 377,659 km. de longitud, dividida entre red federal (49,652 km.), carreteras alimentadoras estatales (83,981 km.), la red rural (169,430 km.) y brechas mejoradas (74,596 km.). (Diagrama 1)

**Diagrama 1. Composición de la Red Nacional de Carreteras 2012**



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

La red carretera nacional, se encuentra conformada por 14 corredores carreteros, situados entre los dos océanos y las fronteras norte y sur del país, en la presente 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<sup>2</sup>. (Ilustración 2)

<sup>2</sup> Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2014 – 2018.

## Ilustración 2. Situación de Corredores Troncales (2016)



Fuente: Anuario Estadístico Sector Comunicaciones y Transportes 2016.

La SCT expuso en su Sexto Informe de Labores 2017-2018, que de acuerdo con el 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, 2018**

**LONGITUD DE LA RED<sup>1/</sup>**

Tipo de Red	Kilómetros
Red federal libre de peaje	40,590
Autopistas de cuota <sup>2/</sup>	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
<b>Total</b>	<b>397,993</b>

<sup>1/</sup> Anexo Estadístico del Sexto Informe de Gobierno.

<sup>2/</sup> Incluye los datos de la red a cargo de CAPUFE, de autopistas concesionadas y estatales de cuota.  
Fuente: SCT, Subsecretaría de Infraestructura.

Fuente: Sexto Informes de Labores de la SCT 2017-2018.

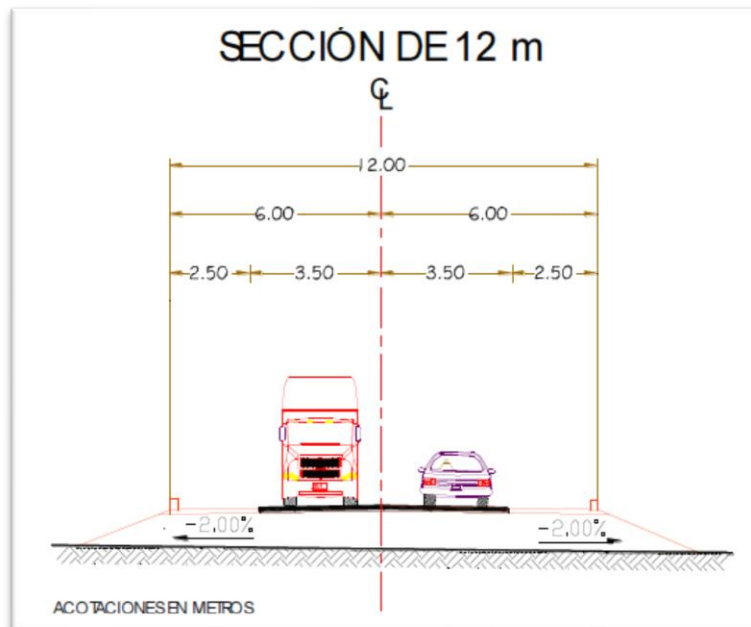
En este sentido, en materia de construcción y modernización de la infraestructura carretera del país, de diciembre de 2012 (377,659 km. de longitud) a junio de 2018 (397,993 km. de longitud), se alcanzó un avance total de 20,334 km. en la presente administración.

Conforme a lo anterior, el Compromiso de Gobierno CG-192 consideró la ampliación de este tramo carretero con la construcción del Libramiento Ciudad Obregón, el que contribuyó a dar cumplimiento a la estrategia definida en el Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018 (en lo subsecuente PND), consolidando y mejorando el estado físico de la infraestructura carretera y reducir el índice de accidentes.

### I.1.1. Principales características técnicas del proyecto

Éste proyecto tiene una longitud de 34.259 km., mismo que contempló la construcción de dos entronques, Francisco Villa I y Norte Yaqui), el entronque Esperanza - Hornos y 3 pasos superiores vehiculares (PSV) a caminos locales, la sección corresponde a un camino del tipo A-2, con una corona de 12.00 m con un carril de 3.50 m por sentido y un acotamiento de 2.50 m en ambos lados, dentro de un derecho de vía de 60 m, la instalación de una sola plaza de cobro, con una inversión de alrededor de \$1,500 millones de pesos, y un costo de obra de \$1,160 millones de pesos con IVA incluido, a valores de 2013<sup>3</sup>. (Ilustración 3 y 4)

**Ilustración 3. Sección transversal de 12 m. del proyecto**

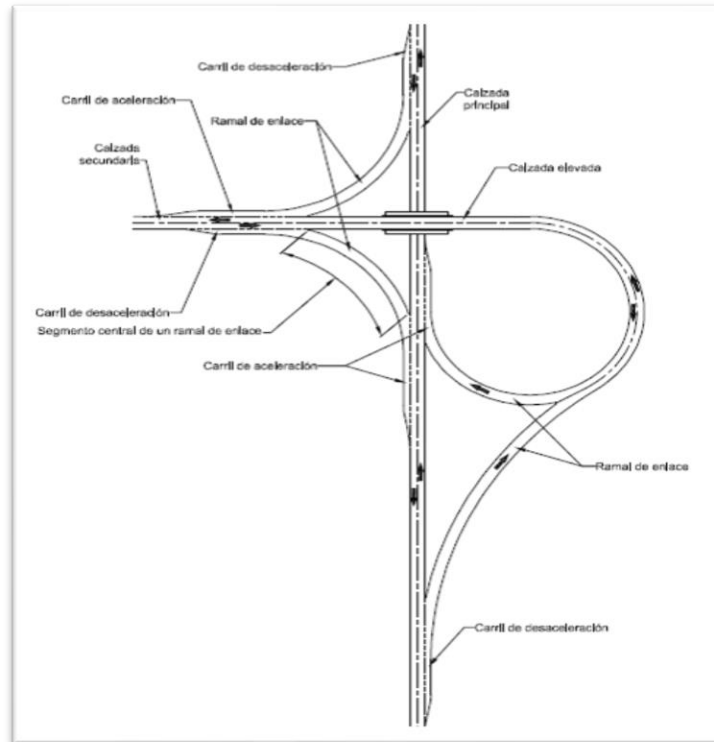


Fuente: Análisis Costo-Beneficio Libramiento Ciudad Obregón.

<sup>3</sup> Análisis Costo-Beneficio Libramiento Ciudad Obregón, Sonora.



#### Ilustración 4. Planta Entronque Tipo Trompeta



Fuente: Análisis Costo-Beneficio Libramiento Ciudad Obregón, 2014.

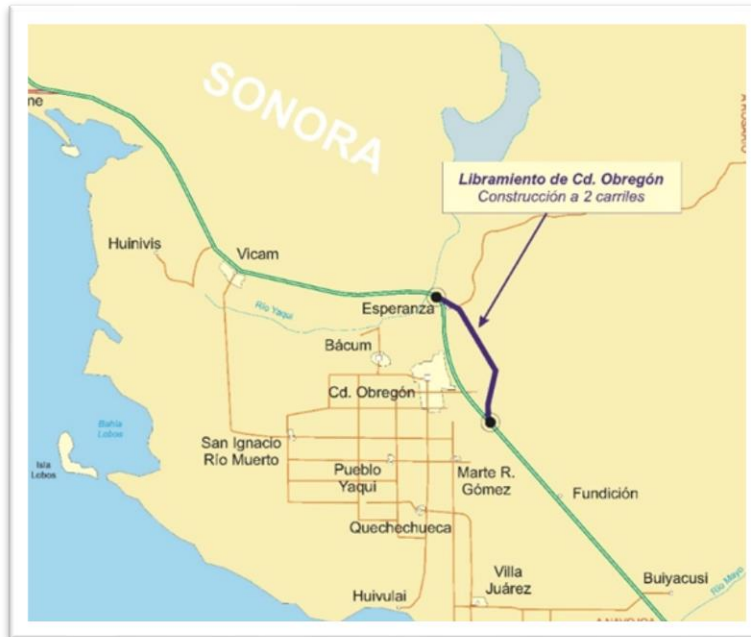
### I.2. Periodo de vigencia que se documenta

El término que se documenta la Concesión para la construcción del “Libramiento de Ciudad Obregón”, se encuentra comprendido dentro del periodo 2013-2018.

### I.3. Ubicación geográfica del proyecto

El proyecto se encuentra ubicado casi en forma paralela a los Distritos de los Ríos Yaqui y Mayo, en el Municipio de Cajeme, Ciudad Obregón, del Estado de Sonora, que a su vez se encuentra en la Mesorregión Noroeste, ocupa terrenos donde se conserva la vegetación natural (secundaria) que fueron de uso agropecuario y se encontraban abandonados, además de una fracción de terrenos en los límites de la Llanura Deltaica del Río Yaqui y en la bajada de la Llanura Costera del Pacífico, fisiográficamente la mayor parte se aloja en la provincia que se llama “Bajada o Pie de Monte de la Sierra Bayorica”.

#### Ilustración 4. Ubicación geográfica Libramiento Ciudad Obregón



Fuente: Dirección General de Desarrollo Carretero de la SCT.<sup>4</sup>

En términos generales el Libramiento de Ciudad Obregón se desenvuelve en una zona plana con elevaciones máximas y mínimas del orden de 35 m. sobre el nivel del mar (msnm) en el cruce con el Río Yaqui y de 70 msnm alrededor del km. 35, de acuerdo con lo señalado en la carta topográfica del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), con actividades agrícolas en las zonas del Valle del Yaqui, del Mayo, Valle de Guaymas, la costa de Hermosillo, Costa de Caborca y Valle de San Luis Río Colorado, mismos que cuentan con una infraestructura hidráulica que permite cosechar productos agrícolas, destacando la producción de trigo, papa, algodón, maíz, sorgo, garbanzo y alfalfa, entre otros.

En lo que respecta a la ganadería el Estado destaca por ser de los principales del país por la calidad de su ganado y la cobertura de la demanda nacional de sus productos, así como la contribución a las exportaciones nacionales del mismo; destaca la producción de cabezas de ganado bovino, porcino, ovino, caprino, equino y de aves, además de la producción de frutas como la vid, naranja, sandía y melón.

Con respecto al clima, se considera homogéneo, ya que en la región se

4

<https://www.bing.com/images/search?view=detailV2&ccid=xx2XM9A3&id=519733AE34CE13A678F550B2DCA01666150AC0D1&thid=OIP.xx2XM9A3JbpAylQwczvEtAHaGL&q=CONCESION+LIBRAMIENTO+CIUDAD+OBREGON&simid=608042014156719503&selectedIndex=6&qpvt=CONCESION+LIBRAMIENTO+CIUDAD+OBREGON&ajaxhist=0>

encuentran climas que van de muy seco a muy cálido, con una precipitación anual de 298 milímetros y una temperatura anual de 24.9 grados centígrados.

#### I.4. Unidades Administrativas participantes

La Dirección General de Desarrollo Carretero adscrita a la Subsecretaría de Infraestructura de la SCT, fue la encargada del 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 Asunto 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:<sup>5</sup>

- Planear el desarrollo estratégico de la red federal de carreteras, incluyendo 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 establecidos en los títulos de concesión.
- Integrar bancos de datos y herramientas analíticas auxiliares para el manejo de caminos y puentes concesionados.

<sup>5</sup> Artículo 20 del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

- 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”.<sup>6</sup>

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

<sup>6</sup> Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018, publicado el 20 de mayo de 2013 en el Diario Oficial de la Federación

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 problemática que dio origen al proyecto Libramiento de Ciudad Obregón, fueron los altos costos generalizados de viaje (CGVs) que advertían los usuarios que transitaban por la zona urbana de Ciudad Obregón con dirección a Navjoa o Guaymas, los cuales se veían obligados a usar vialidades urbanas para atravesar la ciudad.

La mayoría de las vialidades con que cuenta la Ciudad de Obregón oscilan entre tres y cuatro carriles por sentido, sin embargo, debido al crecimiento de la misma, a la combinación entre los viajes locales y de largo recorrido, así como a la presencia de semáforos y zonas de baja velocidad, se asumían niveles de congestión en diversos puntos de la ruta, especialmente en el Par Vial conformado por las Avenidas Jalisco y Sufragio Efectivo, donde se permite el cruce de vehículos pesados.

Estas vialidades conforman las rutas utilizadas para el cruce de la ciudad en conjunción con las carreteras Navjoa – Ciudad Obregón y la carretera Ciudad Obregón – Guaymas, siendo las únicas en las que se permite el cruce de vehículos pesados.

El recorrido de los automóviles tardaba en promedio 40 minutos y una hora para vehículos pesados, es decir, las velocidades promedio eran de 50 km./ha. para vehículos ligeros y 35 km./ha. para vehículos pesados.

Es por eso, que para dar respuesta a la problemática se propuso como Compromiso de Gobierno CG-192, la construcción del Libramiento Ciudad Obregón, como un nuevo tramo carretero fuera de la zona urbana, de 34.259 km. de longitud.

## 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 Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria

Conforme a lo dispuesto el artículo 34, y 53 de su Reglamento, la SCT llevó a cabo la programación de los recursos destinados al proyecto de inversión, estableciendo las necesidades de inversión a corto, mediano y largo plazo, mediante criterios de evaluación que permitió establecer las prioridades entre los proyectos de la dependencia, mismo que fue presentado a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP) a través de la evaluación costo y beneficio del proyecto de inversión “Libramiento Ciudad Obregón”, en donde mostró que era susceptible de generar beneficios para los usuarios mayores a los costos de inversión y conservación necesarios durante el horizonte de evaluación.

## 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

V.

# 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

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"> <li>1. Desarrollar una infraestructura de transporte y logística multimodal que genere costos competitivos, mejore la seguridad e impulse el desarrollo económico y social.</li> <li>2. Contar con servicios logísticos de transporte oportunos, eficientes y seguros que incrementen la competitividad y productividad de las actividades económicas.</li> <li>3. Generar condiciones para una movilidad de personas integral, ágil, segura, sustentable e incluyente, que incremente la calidad de vida.</li> </ol>

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.	
<b>Líneas de acción</b>	
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.
<b>Líneas de acción transversales</b>	
a) Adoptar nuevas modalidades de operación y conservación de autopistas, de acuerdo a estándares internacionales, para reducir costos operativos del transporte.	<b>Descripción:</b> 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.	<b>Descripción:</b> 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.	<b>Descripción:</b> 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 con las que el Gobierno de la República busca orientar la funcionalidad integral en la infraestructura, conforme a la siguiente alineación:

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.4 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.

## VI.

# SÍNTESIS EJECUTIVA DEL PROYECTO

Para dar cumplimiento a lo establecido en la normatividad ambiental, la SCT llevó a cabo un primer análisis ambiental, con la Manifestación de Impacto Ambiental Regional (en lo subsecuente MIA-R), en el año 2011, misma que fue autorizada por la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (en adelante SEMARNAT), de manera condicionada, con vigencia de 3 años para la preparación del sitio de las obras y de 20 años para la operación y mantenimiento, posteriormente en el ejercicio 2014, efectuó un nuevo estudio de MIA-R, debido a la modificación al proyecto autorizado, por el aumento en la superficie de cambio de uso de suelo, mismo que la SEMARNAT determinó nuevamente como ambientalmente viable, y resolvió autorizar de manera condicionada, con vigencia de 3 años para la preparación del sitio de las obras y de 25 años para la operación y mantenimiento.

La SCT llevó a cabo la programación de los recursos del proyecto de inversión del “Libramiento Ciudad Obregón” en el que fundó las necesidades a corto, mediano y largo plazo, mismas que fueron presentadas a la SHCP a través de la evaluación costo - beneficio del proyecto en donde mostró que era susceptibles de generar, y llevó a cabo la contratación para la elaboración del proyecto ejecutivo de las obras, consistente en el conjunto de planos y documentos de los proyectos arquitectónico y de ingeniería. ([Anexo LCO-VI.1](#))

El proyecto “Libramiento de Ciudad Obregón” en el Estado de Sonora, fue un Compromiso de Gobierno CG-192, para construir, operar, explotar, conservar y mantener, la carretera como una vía de altas especificaciones, para generar un flujo continuo en el corredor México Nogales, Ramal – Tijuana, desviando los flujos vehiculares de largo itinerario de la zona urbana de Ciudad Obregón, contribuyendo a dar cumplimiento a la estrategia definida en el PND, así como mejorar el estado físico de la carretera y reducir el índice de accidentes, mismo que contribuye para avanzar en el desarrollo de la infraestructura carretera concesionada en beneficio de nuestro país.

Con lo anterior, el Gobierno de la República, a través de la SCT llevó a cabo el proceso de Concurso Público para el otorgamiento de la Concesión del Libramiento de Ciudad Obregón, el cual dio inició el 27 de marzo de 2014 con la publicación de la convocatoria, en el que se recibieron 5 propuestas el 29 de mayo del mismo año.

Del resultado del análisis de las propuestas presentadas por los Concursantes, el 27 de junio de 2014 se emitió el acto del fallo del Concurso Público, con lo que el Titular de la SCT formalizó el Título de Concesión el 21 de agosto de 2014 por un



periodo de 30 años, en favor de la Sociedad Mercantil “Libramiento Ciudad Obregón, S.A.P.I. de C.V.”, (en adelante la Concesionaria) la cual fue considerada solvente técnica y económicamente, ofertando la contraprestación más alta por un monto de 60 millones de pesos.

En cumplimiento a lo establecido en la Condición SEGUNDA. DERECHO DE VÍA, y al Anexo 3 Procedimiento para la entrega del Derecho de Vía, del Título de Concesión, la SCT llevó a cabo las entregas de los Programas del Derecho de Vía, a través de cinco actas entrega - recepción, con las que puso a disposición de la Concesionaria, físicamente los terrenos y la documentación que jurídica y legalmente hicieron constar la adquisición y/o legítima posesión por parte de la Dependencia del Ejecutivo Federal los 35.25 km. de los predios que integraron el Derecho de Vía del Libramiento Ciudad Obregón, para poder iniciar los trabajos y la construcción del Libramiento Ciudad Obregón, en el Estado de Sonora.

Los representantes Legales de la Concesionaria, el 7 de agosto de 2015, solicitaron a la SCT la autorización para dar inicio a la construcción del Libramiento Ciudad Obregón, manifestando, que su representada dio cumplimiento a lo ordenado en el inciso 23.1. Disposición de los financiamientos, de la Condición VIGÉSIMA TERCERA del citado Título de Concesión.

La SCT a través de la Dirección General de Desarrollo Carretero, resolvió que la Concesionaria, contaba con los elementos necesarios y suficientes para garantizar de forma directa e irrenunciable el inicio de las obras, por lo que, expidió la autorización e instruyó iniciar los trabajos el día 25 de agosto de 2015.

En la fecha antes citada la Concesionaria dio inicio a los trabajos del Libramiento Ciudad Obregón, conforme al proyecto ejecutivo y al programa de construcción de las obras autorizado; así mismo el 27 de enero, 9 de febrero y 13 de febrero, de 2017, la Concesionaria solicitó a la Dirección General de Desarrollo Carretero de la SCT, iniciar el procedimiento de revisión del programa de construcción de las obras, y autorizar la modificación al mismo, del km. 17+223 al 21+609, para poder operar parcialmente la autopista.

Considerando los elementos antes citados, la SCT el 17 de febrero de 2017, y conforme a sus atribuciones, y en apego a lo establecido en la Condición SEXTA, numeral 6.3 y Anexo 26 del Título de Concesión, autorizó la modificación al programa de construcción del Libramiento Ciudad Obregón.

Los Representantes Legales de la Concesionaria el 30 de junio de 2017, comunicaron al Director General de Desarrollo Carretero de la SCT, que concluyeron parcialmente los trabajos de las obras del citado Libramiento, del tramo comprendido entre el km. 1.00 al 31.800 “Entronque Sur- Entronque Hornos” con excepción de, i) la gaza 10 del entronque Hornos y ii) la gaza 10 del entronque Francisco Villa, además entregaron la Garantía de Cumplimiento de las obligaciones; la Fianza vigente para la Construcción de las Obras del Libramiento, indicando que sería sustituida por la fianza de vicios ocultos una vez concluidos

los trabajos en su totalidad y la garantía de los proveedores de bienes y servicios otorgada a la Concesionaria, lo que garantizaba el nivel de servicio requerido, la seguridad de la vía y la vida útil del proyecto. (Fotografía 1)

### Fotografía 1. Aspecto 1 Gaza 10. Entronque Francisco Villa



Fuente: Libramiento Ciudad Obregón<sup>5</sup>.

Por lo anterior, la SCT y la Concesionaria el día 16 de agosto de 2017, realizaron la inspección y verificación de la construcción parcial del Libramiento Ciudad Obregón, del tramo comprendido entre el km. 1+000 al 31+800 “Entronque Francisco Villa - Entronque Hornos”, comprobando que la carretera se encontraba en condiciones funcionales para poder iniciar su operación, al haber dado cumplimiento a todas las especificaciones técnicas, Normas Oficiales de Construcción, Conservación y Mantenimiento emitidas por esa dependencia, así como con el proyecto ejecutivo autorizado, en verificaron que las obras faltantes no afectaban la operación del tramo en cuestión.

Sin embargo, dado que el Título y sus Anexos, no contemplaba la figura de operación parcial o en segmentos la vía concesionada, como la Concesionaria lo requirió en los oficios de conclusión de obras y solicitud de inicio de operaciones, por lo que fue necesario que se modificaran los anexos del Título de Concesión para incorporar la figura de la Operación Parcial de la Vía, que permitiera la operación del segmento ya concluido, comprendido entre el entronque Sur Francisco Villa (km. 1+000) y el entronque Hornos (km. 31+800), en tanto se concluía la Liberación del derecho de Vía en el entronque Norte Yaqui, para iniciar la operación total del Libramiento Ciudad Obregón.

La SCT el 10 de septiembre de 2017, después de haber efectuado un análisis exhaustivo y con el propósito incorporar la figura de la operación parcial de la vía concesionada emitió el Dictamen Técnico que sustenta la modificación del

Apéndice 1, y los Anexos 6, 7, 9 y 16 del Título de Concesión, que permitiera la puesta en operación del segmento ya construido del tramo comprendido entre el Entronque Sur Francisco Villa (km. 1+000) y el Entronque Hornos (km. 3 +800), al haber confirmado que el citado tramo cumplió con todas las especificaciones técnicas, Normas Oficiales para Construcción, Conservación y Mantenimiento emitidas por la SCT, el proyecto ejecutivo autorizado, y registrar las observaciones del recorrido de verificación para constatar que la vía concesionada se encontraba en condiciones funcionales para poder iniciar su operación.

De lo anterior, con el Oficio No. 3.4.0387 del 12 de septiembre de 2017, la SCT a través de la Dirección General de Desarrollo Carretero, resolvió, entre otros que la Concesionaria debía presentar los documentos para cumplir con las obligaciones del Título de Concesión, presentar el Aviso de Terminación de Obra y solicitar la Autorización del Inicio de Operación Parcial de la Vía, para la puesta en operación del segmento del tramo comprendido entre el Entronque Sur Francisco Villa (km. 1 +000) y el Entronque Hornos (km. 31 +800). ([Anexo LCO-VII.6.4](#))

La SCT y la Concesionaria suscribieron el 14 de septiembre de 2017, una Primera Modificación al Título de Concesión del Libramiento Ciudad Obregón, en el que se modificó el Apéndice 1, y los Anexos 6, 7, 9 y 16, de dicho Título, en el que se incorporó la figura de la Operación Parcial de la Vía que permitiera la puesta en operación del segmento del tramo comprendido entre el Entronque Sur Francisco Villa (km. 1+000) y el entronque Hornos (km. 31+800).

El 26 de septiembre de 2017, la Concesionaria nuevamente dio aviso a la SCT de la terminación de las obras del segmento Francisco Villa km. 1+000 y el entronque Hornos km. 31+800, así como, a los trabajos requeridos en el recorrido de verificación y solicitó la Autorización de Inicio de Operación del tramo en cuestión.

La SCT una vez efectuado el análisis y revisión al contenido del Acta de Verificación, y a los documentos que le fueron presentados por la Concesionaria, con el Oficio No. 3.4.0438 del 29 de septiembre de 2017, Autorizó el Inicio de Operación de manera parcial en la autopista Libramiento Ciudad Obregón en el Estado de Sonora, del Entronque Francisco Villa ubicado en el km. 1+000 y término en el entronque Hornos km. 31+800, a partir de las 12:00 horas (Tiempo del Pacífico) del día 2 de octubre de 2017.

La Concesionaria mediante el Oficio No. 20180731.01.SCT, del 31 de julio de 2018, informó a la SCT que concluyó con la totalidad de los trabajos de la Autopista del Libramiento Ciudad Obregón, y solicitó la Autorización del Inicio de Operación, del Entronque Esperanza - Hornos del tramo comprendido del km. 31+800 al 34+140 y el entronque el Yaqui del km. 34+140 al 35+259.

El día 14 de agosto de 2018, se reunió personal de la SCT, la Concesionaria, la Policía Federal y el Ingeniero Independiente, para llevar a cabo la inspección y verificación de la terminación de la construcción del Entronque Esperanza – Hornos, del tramo comprendido entre el km. 31+800 al 34+140 y el Entronque el

Yaqui del km. 34+140 al 35+259, constatando que se concluyó con la totalidad de las obras, las que quedaron incorporadas en el acta respectiva.

El Director General Adjunto de Supervisión Física de Autopistas en suplencia del Director General de Desarrollo Carretero de la SCT, con el Oficio No. 3.4.0572 del 20 de agosto de 2018, comunicó a la Concesionaria que, del análisis y revisión al Acta de Verificación del 14 del mismo mes y año, se le autorizó el inicio de operación del Libramiento Ciudad Obregón en el Estado de Sonora, del Entronque Esperanza - Hornos del tramo comprendido del km. 31+800 y el Entronque el Yaqui del km. 34+140 al km. 35+259, a partir de las 9:00 horas (Tiempo del Pacífico) del día 27 de agosto de 2018.

Con lo antes expuesto, la SCT constató que la Concesionaria, concluyó con los trabajos de la obra Libramiento Ciudad Obregón conforme al proyecto ejecutivo autorizado, y se encuentra operando en su totalidad la autopista, desde el Entronque Francisco Villa ubicado en el km. 1+000 hasta el Entronque el Yaqui, km. 35+259.

## VII.

# ACCIONES REALIZADAS

### VII.1. Justificación del proyecto

La SCT a través de la Dirección General de Desarrollo Carretero adscrita a la Subsecretaría de Infraestructura, elaboró la justificación del proyecto Compromiso de Gobierno CG-192 para la obra de la construcción del “Libramiento de Ciudad Obregón” y llevó a cabo el procedimiento de contratación mediante concurso público para otorgar la concesión correspondiente.

Los resultados de la evaluación económica indicaron que el proyecto era económicamente rentable, lo que permitió ofrecer beneficios significativos debido a ahorros en los costos de operación y reducción en tiempo de recorrido, los cuales fueron superiores a los costos de inversión y conservación necesarios a lo largo de la vida útil del proyecto.

De no haberse realizado el proyecto, en los próximos años, el aforo vehicular crecería al menos al 3.5% anual, implicando retrasos y generando mayores demoras, estimando que las velocidades en la Ciudad de Obregón serían menores a los 40 km./h, incrementando en un 5.0% el promedio anual los costos por pérdida de tiempo de las personas y mercancías, así como de operación vehicular.

Con la construcción del Libramiento de Ciudad Obregón, la operación del tránsito se beneficia en los siguientes aspectos:

- Aumentar las velocidades de operación.
- Reducir los tiempos de recorrido.
- Reducir los costos de operación de los diferentes tipos de vehículos.
- Ofrecer comodidad y seguridad para los usuarios.
- Disminuir la posibilidad de accidentes.
- Mejorar los niveles de servicio.
- Reducir la contaminación ambiental por gases y por ruido.
- Evitar el paso de los vehículos de largo itinerario por la zona urbana.

Con lo que, se mejorará la actividad económica y productiva de las comunidades de la región entre los municipios de Navojoa, Ciudad Obregón y en general de los flujos vehiculares que circulan por el corredor carretero México Nogales, Ramal Tijuana.

La justificación del proyecto se basó en la premisa de una velocidad de 110 km./ha., evitar el tránsito foráneo que circula por la carretera federal No. 15, disminuir el tiempo de recorrido y evitar el paso de los camiones pesados por Ciudad Obregón, con el objetivo de unir el Libramiento Ciudad Obregón se unirá con el eje troncal Guadalajara-Tepic-Culiacán-Hermosillo, disminuir la contaminación del aire de los poblados que atraviesan el Valle del Yaqui; Loma del Guamúchil, Esperanza Ciudad Obregón, Centauro del Norte y el Henequén.

La selección del sitio tuvo como limitante el no incurrir en los terrenos pertenecientes al Distrito de Riego del Río Yaqui, lo cual determinó que el Libramiento se ubicase en la parte noreste de Ciudad Obregón.

## 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 documento denominado “Análisis Costo-Beneficio, Libramiento Ciudad Obregón, Sonora, (COMPROMISO DE GOBIERNO CG-192)”, ([Anexo LCO-VII.2.1](#)) del programa y proyecto de inversión, en donde mostró que era susceptible de generarlo, al ofrecer beneficios significativos debido a los ahorros en costos de operación y reducción en tiempos de recorrido, los cuales son superiores a los costos de inversión y conservación necesarios a lo largo de la vida útil del proyecto.

De la evaluación económica del Proyecto se consideró que es rentable, ya que como se apreció en el análisis de la demanda actual ya se tienen problemas de capacidad pues se tiene un Tránsito Diario Promedio Anual alto en algunos tramos. Por tal motivo la rentabilidad del proyecto aumenta considerablemente. Por lo cual se pudo concluir que el proyecto mejorará las condiciones de operación de la red completa.

En síntesis, con la construcción del nuevo Libramiento Cd. Obregón a una vía tipo A2 de 12 m. de ancho con 2 carriles de circulación, así como las obras complementarias y la operación del tránsito se vio beneficiada.

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.

Así mismo, 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 (sic) 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...”.*

Con la construcción de esta obra se contribuyó con la estrategia contemplada en el PNI consistente en “...dar atención especial a la construcción de libramientos y accesos para facilitar la continuidad del flujo vehicular...”.

Además, de favorecer al logro de los Ejes Rectores y Objetivos del PNI, también es congruente con el PND, el Plan Estatal de Desarrollo y el Plan del Gobierno Municipal al dar cumplimiento con lo señalado en el artículo 34, fracción I, de la LPRH.

## VII.2.2. Autorizaciones para el proyecto

De acuerdo con el tipo de proyecto, la SCT realizó los estudios de carácter federal, estatal y municipal, requeridos conforme a lo dispuesto en la normatividad aplicable en la materia.

De manera destacada se estableció el cumplimiento de las disposiciones de protección ambiental, en específico a las previstas en los artículos 28 y 30 de la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente (en lo subsecuente LGEEPA) y demás disposiciones aplicables, en relación con la evaluación del impacto ambiental que establece las condiciones a que se sujetará la realización de obras y actividades que puedan causar desequilibrio ecológico o rebasar los límites y condiciones establecidos en las disposiciones aplicables para proteger el ambiente y preservar y restaurar los ecosistemas, a fin de evitar o

reducir al mínimo sus efectos negativos sobre el medio ambiente.

De lo anterior, 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, por lo que se dio la intervención a la SEMARNAT y demás autoridades federales, estatales y municipales que tenían atribuciones en la materia.

Por lo que, conforme a lo establecido en la normatividad antes citada, la SCT realizó un primer análisis ambiental, mediante la Manifestación de Impacto Ambiental Regional (en lo subsecuente MIA-R) misma que la Dirección General de Carreteras de la misma dependencia con el Oficio No. 3.1.411.485 de fecha 3 de agosto de 2011, ingresó a la SEMARNAT quien la registró con la clave 26SO2011V0011.

El 14 de diciembre de ese año, la SEMARNAT a través de la Dirección General de Impacto y Riesgo Ambiental con el similar S.G.P.A./D.G.I.R.A./D.G./9497 ([Anexo LCO-VII.2.2.1](#)), determinó como ambientalmente viable la MIA-R y resolvió autorizarla de manera condicionada, con una vigencia de tres años para llevar a cabo la preparación del sitio de las obras y de 20 años para la operación y mantenimiento.

Posteriormente, la SCT llevó a cabo un nuevo estudio de MIA-R, para considerar la posible afectación de las áreas naturales o zonas protegidas, asentamientos humanos y desarrollo urbano del proyecto, este documento lo presentó la Dirección de Liberación del Derecho de Vía de la Dirección General de Desarrollo Carretero de la SCT, ante la SEMARNAT mediante el Oficio No. 3.4.1.1.3.-166 de fecha 19 de marzo de 2015 ([Anexo LCO-VII.2.2.2](#)), debido a la modificación al proyecto autorizado por el aumento en la superficie de cambio de uso de suelo por remoción de vegetación forestal, la que quedo registrada ante esa Secretaría con la clave 26SO2015V0004.

El 15 de mayo de ese año, la SEMARNAT a través de la DGIRA con el similar SGPA/DGIRA/DG/03559, ([Anexo LCO-VII.2.2.3](#)) determinó nuevamente como ambientalmente viable que dicha MIA-R, por tanto, resolvió autorizar de manera condicionada, con una vigencia de tres años para llevar a cabo la preparación del sitio de las obras y de 25 años para la operación y mantenimiento del proyecto.

El Libramiento de Ciudad Obregón es una vía de comunicación consistente en una serie de obras de infraestructura que forma parte del Programa de Inversiones en Infraestructura del Transporte y Comunicaciones 2013-2018, misma que como se indicó en párrafos anteriores, requirió de la autorización en materia de impacto ambiental, conforme a lo establecido en el artículo 5, incisos B y O, del Reglamento de la LGEEPA en Materia de Evaluación del Impacto Ambiental.

De igual forma, la SCT dio cumplimiento a diversas disposiciones de asentamientos humanos, y desarrollo urbano en materia de construcción, en los



ámbitos federal, estatal y municipal, al contratar la elaboración del proyecto ejecutivo de la obra del Libramiento Ciudad Obregón, mismo que se encuentra conformado por el conjunto de planos y documentos de los proyectos arquitectónico y de ingeniería, el catálogo de conceptos, las normas de calidad, el programa de ejecución, memorias de cálculo y descriptivas, especificaciones generales de construcción y particulares, así como, las plantas, alzados, secciones y detalle, de la obra civil, eléctrica y mecánica; así como, la información suficiente para que se pudiera llevar a cabo la ejecución de los trabajos.

Una vez que se contó con la autorización del proyecto ejecutivo, la SCT procedió a realizar el levantamiento topográfico de los 34.25 km. de la superficie requerida como derecho de vía, conteniendo los datos de la franja de los predios ejidales de Henequén, Francisco Villa, Vicente Guerrero, Cocorit y Esperanza y de propiedad privada, por la construcción del Libramiento Ciudad Obregón, y efectuó todos los trámites legales y autorizaciones para la compra – venta de los 230 terrenos afectados, y posteriormente obtuvo el testimonio de la escritura pública que se encuentra escrita en el Registro Público y Catastro de la Propiedad Federal de la SFP. ([Anexo LCO- VII.2.2.4](#))

Para cumplir con la LFPRH, la SCT realizó el Análisis de Costo Beneficio que permitió comprobar la rentabilidad social del proyecto, conforme a los Lineamientos para la elaboración y presentación del análisis costo y beneficio de programas y proyectos de inversión emitidos el 30 de diciembre de 2013 por la Unidad de Inversiones de la SHCP.

Con base en la información y documentación antes citada y conforme a los criterios establecidos en el artículo 34, fracción IV, de la LFPRH y 46 de su Reglamento, la SHCP llevó a cabo el registro del proyecto de inversión de infraestructura económica con la clave de cartera No. 14096460001, la cual determinó la prelación para su inclusión en el proyecto de Presupuesto de Egresos, así como el orden de su ejecución, de los programas y proyectos de inversión en su conjunto y maximizar el impacto para incrementar el beneficio social ([Anexo LCO- VII.2.2.5](#)). (Tabla 2)

**Tabla 2. Registro de Proyecto de Inversión**

<b>Nombre del proyecto:</b>	Libramiento Ciudad Obregón, Sonora.
<b>Tipo de Inversión de PPI</b>	1 - Proyecto de Inversión de Infraestructura Económica.
<b>Subsector:</b>	Carreteras/Puentes.
<b>Activo:</b>	Carreteras.
<b>No. de solicitud</b>	41353
<b>Clave de Cartera</b>	14096460001
<b>Ramo</b>	9 - Comunicaciones y Transportes
<b>Unidad</b>	646 - Centro SCT Sonora
<b>Fase</b>	Vigente /
<b>Descripción</b>	Construir un libramiento de 34.2 km. de longitud a 12 m. de ancho de corona, para alojar dos carriles de circulación con acotamientos.

Moneda del contrato:	Inversión estimada MNX	Inversión estimada en USD
Pesos mexicanos MNX	N.D.	N.D.

Fuente: [www.sistemahacienda.gob.mx/PASH/](http://www.sistemahacienda.gob.mx/PASH/).

El costo total del proyecto de inversión programado fue de \$1,339 millones de pesos, compuesto por recursos privados y del Fondo Nacional de Infraestructura (en adelante FONDAIN) como se indica a continuación:

- Recursos privados \$669.71 millones de pesos.
- Recursos FONDAIN \$669.71 millones de pesos.

En relación con la etapa de operación de la concesión, se programó un importe de gastos estimados por concepto de mantenimiento y operación del activo en el horizonte de evaluación de \$494.72 millones de pesos<sup>7</sup>.

### VII.2.3. Oficios de aspectos relevantes

La Dirección General de Desarrollo Carretero a través de la Dirección General Adjunta de Formulación de Proyectos de la SCT, mediante el Oficio No. 3.4.1.-0285, fechado el 10 de junio de 2015, ([Anexo LCO-VII.2.3.1](#)), informó al Coordinador Técnico de Planeación de Infraestructura Carretera de la misma dependencia del Ejecutivo Federal, sobre el estado que guardaba la integración de los elementos requeridos para la construcción de la obra, con respecto al proyecto ejecutivo, la liberación del derecho de vía, el estudio de impacto ambiental y el registro en la cartera de programas y proyectos de inversión de la unidad de inversión de la SHCP, con el cual se procedió a dar inicio al proceso de adjudicación de la concesión.

### VII.2.4. Información de contratos con terceros

Para la elaboración de los estudios para la implementación del proyecto y el proceso de licitación de la asignación del Título de Concesión, la SCT celebró un total de 6 contratos con terceros, conforme a lo señalado en la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, mismos que se describen a continuación: ([Anexo LCO- VII.2.4.1](#)) (Tabla 3)

<sup>7</sup> <https://www.sistemas.hacienda.gob.mx/mippi/ControlServletPublic>

Tabla 3. Relación de contratos con terceros

Núm. de contrato	Objeto	Proveedor	Monto Total (\$)	Vigencia
13-Z-CD-A-025-Y-0-13	Realizar los trabajos de liberación del derecho de vía para la construcción del Libramiento de Ciudad Obregón.	Servicios de Construcciones Técnicas Geoclasa, S.A. de C.V.	\$5'427.619,31	27/06/2013 al 31/12/2013
13-I-CF-A-002-Y-0-13	Revisión y adecuación del proyecto ejecutivo del Libramiento de Ciudad Obregón.	Proyectos de Ingeniería y Construcciones LAG, S.A. de C.V.	\$3'220.222,14	25/04/2013 al 23/07/2013
14-I-CD-A-014-Y-0-14	Asesoría técnica para asistencia en el proceso de licitación del Libramiento de Ciudad Obregón.	Proyectos de Ingeniería y Construcciones LAG, S.A. de C.V.	\$3'437.000,00	22/04/2014 al 08/08/2014
14-7-CD-A-020-Y-0-14	Actualización 2014 del estudio de demanda y factibilidad del proyecto libramiento de Ciudad Obregón, entre otros.	Transconsult, S.A. de C.V.	\$6'795.663,37	23/05/2014 al 19/09/2014
14-Z-CD-A-085-Y-0-14	Continuación de los trabajos de liberación del derecho de vía para la construcción del libramiento de Ciudad Obregón; así como la elaboración de los estudios técnicos justificativos, para solicitar ante SEMARNAT el cambio de uso de suelo en terrenos forestales.	Servicios de Construcciones Técnicas Geoclasa, S.A. de C.V.	\$5'466.512,86	28/10/2014 al 15/12/2014
14-Z-CD-A-095-Y-0-14	Modificación de la Manifestación de Impacto Ambiental Modalidad Regional el Proyecto	Ingeniería y Supervisión Vial, S.A. de C.V.	\$666,758,62	04/10/2014 al 02/12/2014

Núm. de contrato	Objeto	Proveedor	Monto Total (\$)	Vigencia
	Libramiento Ciudad de Obregón.			

Fuente: Dirección General de Desarrollo Carretero de la SCT.

Los citados contratos se encuentran resguardados en la Coordinación de Obra Nueva y Conservación adscrita a la Dirección General de Desarrollo Carretero de la SCT, en caso de que se requiera su consulta.

### VII.3. Adjudicación del Proyecto (Concurso)

#### VII.3.1. Convocatoria

El Director General de Desarrollo Carretero con Oficio No. 3.4.203 de fecha 20 de marzo de 2014 ([Anexo LCO-VII.3.1.1](#)) remitió al Director General de Comunicación Social de la SCT, en archivo impreso y electrónico, la Convocatoria Pública Internacional No. 02, mediante el cual le solicitó realizar el trámite de las publicaciones 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 Sonora.

El 27 de marzo de 2014, se publicó en el DOF la Convocatoria Pública Internacional No. 02 relativa al Concurso Público Internacional No. 00009076-02-14, para el otorgamiento de la concesión de jurisdicción federal para construir, operar, explotar, conservar y mantener la autopista de altas especificaciones "Libramiento de Ciudad Obregón", en el Estado de Sonora, en la que se establecieron los términos y condiciones para participar en dicho concurso ([Anexo LCO-VII.3.1.2](#))

#### VII.3.2. Bases

Las Bases Generales de Concurso ([Anexo LCO-VII.3.2.1](#)) se pusieron a disposición del público en general a partir del 27 de marzo y hasta el 10 de abril de 2014, en un horario de las 9:00 a las 13:30 hrs., en las oficinas de la Dirección General Adjunta de Formulación de Proyectos de la Dirección General de Desarrollo Carretero de la SCT, ubicadas en Avenida Insurgentes Sur No. 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 \$25 mil pesos (con IVA incluido) y el pago lo realizaron las empresas participantes mediante cheque expedido a favor de la Tesorería de la Federación.

La Dirección General de Desarrollo Carretero por conducto de la Coordinación de Concesiones ambas de la SCT, emitió los recibos a las personas físicas y morales con los cuales les entregó a los participantes las Bases Generales de Concurso y

formatos, previó pago de derechos de las mismas. (Tabla 4)

**Tabla 4. Relación de Recibos de Pago de Derechos**

<b>Empresa</b>	<b>Pago de Derechos por la compra de Bases</b>	<b>Anexo</b>
Grupo Construcciones Planificadas, S.A. de C.V.	Recibo de Pago de Derechos, Productos, Aprovechamientos e IVA, con No. de folio 664140000135, emitido el 3 de abril de 2014.	<a href="#">LCO-VII.3.2.2</a>
Concesiones y Mantenimiento ALDESEM, S.A. de C.V.	Recibo de Pago de Derechos, Productos, Aprovechamientos e IVA, con No. de folio 664140000131, emitido el 1 de abril de 2014.	<a href="#">LCO-VII.3.2.3</a>
Exploraciones Mineras del Desierto, S.A. de C.V.	Recibo de Pago de Derechos, Productos, Aprovechamientos e IVA, con No. de folio 664140000134, emitido el 3 de abril de 2014.	<a href="#">LCO-VII.3.2.4</a>
Controladora de Operaciones de Infraestructura, S.A. de C.V.	Recibo de Pago de Derechos, Productos, Aprovechamientos e IVA, con No. de Folio 664140000127, emitido el 31 de marzo de 2014.	<a href="#">LCO-VII.3.2.5</a>
OHL México, S.A.B. de C.V.	Recibo de Pago de Derechos, Productos, Aprovechamientos e IVA, con No. de folio 664140000137, emitido el 3 de abril de 2014.	<a href="#">LCO-VII.3.2.6</a>
Promotora y Desarrolladora Mexicana, S.A. de C.V.	Recibo de Pago de Derechos, Productos, Aprovechamientos e IVA, con No. de folio 664140000138, emitido el 3 de abril de 2014.	<a href="#">LCO-VII.3.2.7</a>
Promotora del Desarrollo de América Latina, S.A. de C.V.	Recibo de Pago de Derechos, Productos, Aprovechamientos e IVA, con No. de folio 664140000139, emitido el 3 de abril de 2014.	<a href="#">LCO-VII.3.2.8</a>
La Peninsular Compañía Constructora, S.A. de C.V.	Recibo de Pago de Derechos, Productos, Aprovechamientos e IVA, con No. de folio 664140000140, emitido el 4 de abril de 2014.	<a href="#">LCO-VII.3.2.9</a>
FCC Construcciones, S.A.	Recibo de Pago de Derechos, Productos, Aprovechamientos e IVA, con No. de folio 664140000130, emitido el 1 de abril de 2014.	<a href="#">LCO-VII.3.2.10</a>
OMEGA CORP, S.A. de C.V.	Recibo de Pago de Derechos, Productos, Aprovechamientos e IVA, con No. de folio 664140000141, emitido el 7 de abril de 2014.	<a href="#">LCO-VII.3.2.11</a>
Propiedades Inmobiliarias de México, S.A. de C.V.	Recibo de Pago de Derechos, Productos, Aprovechamientos e IVA, con No. de folio 664140000129, emitido el 1 de abril de 2014.	<a href="#">LCO-VII.3.2.12</a>
Constructora y Edificadora GIA+A, S.A. de C.V.	Recibo de Pago de Derechos, Productos, Aprovechamientos e IVA, con No. de folio 664140000142, emitido el 7 de abril de 2014.	<a href="#">LCO-VII.3.2.13</a>

<b>Empresa</b>	<b>Pago de Derechos por la compra de Bases</b>	<b>Anexo</b>
Constructora Pavimentadora Vise, S.A. de C.V.	Recibo de Pago de Derechos, Productos, Aprovechamientos e IVA, con No. de folio 664140000143, emitido el 7 de abril de 2014.	<a href="#">LCO-VII.3.2.14</a>
SACYR Concesiones México, S.A. de C.V.	Recibo de Pago de Derechos, Productos, Aprovechamientos e IVA, con No. de folio 664140000144, emitido el 7 de abril de 2014.	<a href="#">LCO-VII.3.2.15</a>
Ingenieros Civiles, S.A. de C.V.	Recibo de Pago de Derechos, Productos, Aprovechamientos e IVA, con No. de folio 664140000128, emitido el 1 de abril de 2014.	<a href="#">LCO-VII.3.2.16</a>
Operación y Conservación de Autopistas Concesionadas, S.A. de C.V.	Recibo de Pago de Derechos, Productos, Aprovechamientos e IVA, con No. de folio 664140000145, emitido el 8 de abril de 2014.	<a href="#">LCO-VII.3.2.17</a>
COCONAL, S.A.P.I. de C.V.	Recibo de Pago de Derechos, Productos, Aprovechamientos e IVA, con No. de folio 664140000146, emitido el 8 de abril de 2014.	<a href="#">LCO-VII.3.2.18</a>
Grupo TYP de Jalisco, S.A. de C.V.	Recibo de Pago de Derechos, Productos, Aprovechamientos e IVA, con No. de folio 664140000148, emitido el 9 de abril de 2014.	<a href="#">LCO-VII.3.2.19</a>
México Compañía Constructora, S.A. de C.V.	Recibo de Pago de Derechos, Productos, Aprovechamientos e IVA, con No. de folio 664140000149, emitido el 9 de abril de 2014.	<a href="#">LCO-VII.3.2.20</a>
Grupo Concesionario de México, S.A. de C.V.	Recibo de Pago de Derechos, Productos, Aprovechamientos e IVA, con No. de folio 664140000150, emitido el 9 de abril de 2014.	<a href="#">LCO-VII.3.2.21</a>
INVEX Infraestructura 3, S.A.P.I. de C.V.	Recibo de Pago de Derechos, Productos, Aprovechamientos e IVA, con No. de folio 664140000151, emitido el 9 de abril de 2014.	<a href="#">LCO-VII.3.2.22</a>
GECH Ingeniería y Servicios, S.A. de C.V.	Recibo de Pago de Derechos, Productos, Aprovechamientos e IVA, con No. de folio 664140000152, emitido el 9 de abril de 2014.	<a href="#">LCO-VII.3.2.23</a>
Vías Concesionadas del Norte, S.A de C.V.	Recibo de Pago de Derechos, Productos, Aprovechamientos e IVA, con No. de folio 664140000153, emitido el 10 de abril de 2014.	<a href="#">LCO-VII.3.2.24</a>
Construcciones RUBAU, S.A.	Recibo de Pago de Derechos, Productos, Aprovechamientos e IVA, con No. de folio 664140000154, emitido el 10 de abril de 2014.	<a href="#">LCO-VII.3.2.25</a>
Mantenimiento y Conservación de Vialidades, S.A. de C.V.	Recibo de Pago de Derechos, Productos, Aprovechamientos e IVA, con No. de folio 664140000155, emitido el 10 de abril de 2014.	<a href="#">LCO-VII.3.2.26</a>

Fuente: Dirección General de Desarrollo Carretero de la SCT.

### VII.3.3. Consorcios

De acuerdo con lo establecido en las Bases Generales del Concurso Público Internacional No. 00009076-002-14, las empresas relacionadas en la Tabla, celebraron de manera privada, un contrato consorcial de cesión de derechos y obligaciones, para participar en el concurso. (Tabla 5)

**Tabla 5. Relación de empresas en Consorcio**

Concursante	En consorcio con:
Grupo Construcciones Planificadas, S.A. de C.V.	Gluyas Construcciones, S.A. de C.V.; Exploraciones Mineras del Desierto, S.A. de C.V., la Azteca Construcciones y Urbanizaciones, S.A. de C.V. y Constructora Miramar, S.A. de C.V.
Invex Infraestructura 3, S.A.P.I. de C.V.	Pavimentadora Vise, S.A. de C.V.; Construcciones Rubau, S.A. y Constructora y Edificadora GIA+A, S.A. de C.V.
Propiedades Inmobiliarias de México, S.A. de C.V.	Promotora y Desarrolladora Mexicana, S.A. de C.V.; Promotora y Desarrolladora Mexicana de Infraestructura, S.A. de C.V.; Compañía Constructora Más, S.A. de C.V. y Manrent, S.A. de C.V.

Fuente: Dirección General de Desarrollo Carretero de la SCT.

### 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 22 de abril de 2014 se llevó a cabo la visita al sitio donde se ejecutaron los trabajos, y se elaboró el acta administrativa con la presencia de los servidores públicos de la SCT y los participantes del concurso ([Anexo LCO-VII.3.4.1](#)).

### VII.3.5. Juntas de información

Los Participantes del concurso público internacional No. 00009076-02-14, conforme a los plazos y términos estipulados en la Convocatoria Pública No. 02, publicada en el DOF el 27 de marzo y al Oficio No. 3.4.1.118 del 24 de abril del mismo año ([Anexo LCO-VII.3.5.1](#)) -mediante el cual la SCT les notificó que se modificaban las fechas de entrega de las preguntas y la junta de información-, presentaron el Anexo 4.1 “Formulario de preguntas, respuestas, sugerencias y aclaraciones” en las oficinas que ocupa la Dirección General de Desarrollo Carretero de la SCT, en el cual expresaron sus preguntas, mismos que se relacionan a continuación: (Tabla 6)

**Tabla 6. Relación de empresas que presentaron formulario de preguntas**

Empresa	Fecha de entrega del Anexo 4.1	Anexo
Constructora y Pavimentadora Vise, S.A.	25 de abril de 2014	<a href="#">LCO-VII.3.5.2</a>
Operación y Conservación de Autopistas Concesionadas, S.A. de C.V.	25 de abril de 2014	<a href="#">LCO-VII.3.5.3</a>
Constructora y Edificadora GIA+A, S.A. de C.V.	29 de abril de 2014	<a href="#">LCO-VII.3.5.4</a>
COCONAL, S.A.P.I. de C.V.	29 de abril de 2014	<a href="#">LCO-VII.3.5.5</a>
Mantenimiento y Conservación de Vialidades, S.A. de C.V.	29 de abril de 2014	<a href="#">LCO-VII.3.5.6</a>
Consortio Grupo Sonora.	29 de abril de 2014	<a href="#">LCO-VII.3.5.7</a>
Grupo Concesionario de México, S.A. de C.V.	29 de abril de 2014	<a href="#">LCO-VII.3.5.8</a>
Consortio integrado por Invex Infraestructura 3, S.A.P.I. de C.V.; Construcciones Rubau, S.A. y Constructora y Edificadora GIA+A, S.A. de C.V.	29 de abril de 2014	<a href="#">LCO-VII.3.5.9</a>
Construcciones Rubau, S.A. de C.V.	29 de abril de 2014	<a href="#">LCO-VII.3.5.10</a>
Controladora de Operaciones de Infraestructura, S.A. de C.V. (CONOISA)	29 de abril de 2014	<a href="#">LCO-VII.3.5.11</a>
Consortio integrado por Gech Ingeniería y Servicios, S.A. de C.V.; ROVER Alcisa, S.A. de C.V. y Erkam Servicios Integrales para la Construcción, S.A. de C.V.	29 de abril de 2014	<a href="#">LCO-VII.3.5.12</a>
Promotora del Desarrollo de América Latina, S.A. de C.V.	29 de abril de 2014	<a href="#">LCO-VII.3.5.13</a>
Concesiones y Mantenimientos ALDESEM, S.A. de C.V.	29 de abril de 2014	<a href="#">LCO-VII.3.5.14</a>
Promotora y Desarrolladora Mexicana, S.A. de C.V. (PRODEMEX)	29 de abril de 2014	<a href="#">LCO-VII.3.5.15</a>
OMEGA, CORP, S.A. de C.V.	29 de abril de 2014	<a href="#">LCO-VII.3.5.16</a>

Fuente: Dirección General de Desarrollo Carretero de la SCT.

El 12 de mayo de 2014, en el entonces Distrito Federal ahora Ciudad de México, y de conformidad con lo determinado en la Convocatoria Pública antes citada, 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 procedieron a pasar lista de asistencia y posteriormente a hacer entrega en versión electrónica, del formato denominado Anexo 4.1, conteniendo las respuestas formuladas por la SCT, a las preguntas realizadas en tiempo y forma por los participantes a dicha Dirección General. ([Anexo LCO-VII.3.5.17](#))

### VII.3.6. Firma de planos

El 15 de mayo de 2014, en las oficinas que ocupa la Dirección General de Desarrollo Carretero de la SCT, y conforme a lo señalado en la Convocatoria Pública Internacional No. 02, los servidores públicos facultados y los participantes, procedieron a firmar los planos (anteproyectos) del “Libramiento de Ciudad Obregón”, en el Estado de Sonora, mismos que se detallaron en el cuerpo del acta



correspondiente. ([Anexo LCO-VII.3.6.1](#))

### 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, adscrita a la Coordinación de Concesiones de la Dirección General de Desarrollo Carretero de la SCT, recibió el escrito libre de 12 participantes, -se relacionan en el siguiente cuadro- mediante el cual le 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 dichas Bases, este acto era de carácter opcional. (Tabla 7)

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

Empresa	Anexo
COCONAL, S.A.P.I. de C.V. en consorcio con Operadora de Autopistas, S.A.	<a href="#">LCO-VII.3.7.1</a>
FCC Construcciones, S.A. de C.V.	<a href="#">LCO-VII.3.7.2</a>
GECH Ingeniería y Servicios, S.A. de C.V., en consorcio con Rover Alcisca, S.A.; y Erkam Servicios Integrales para la Construcción, S.A. de C.V.	<a href="#">LCO-VII.3.7.3</a>
Grupo Concesionario de México, S.A. de C.V.	<a href="#">LCO-VII.3.7.4</a>
Grupo TyP de Jalisco, S.A. de C.V.	<a href="#">LCO-VII.3.7.5</a>
Invex Infraestructura 3, S.A.P.I. de C.V. en Consorcio por Constructora y Pavimentadora Vise, S.A. de C.V., Construcciones Rubau, S.A. y Constructora y Edificadora GIA+A, S.A. de C.V.	<a href="#">LCO-VII.3.7.6</a>
Promotora del Desarrollo de América Latina, S.A. de C.V.	<a href="#">LCO-VII.3.7.7</a>
Promotora y Desarrolladora Mexicana, S.A. de C.V., en consorcio con Promotora y Desarrolladora Mexicana de Infraestructura, S.A. de C.V.; Manrent, S.A. de C.V.; Compañía Constructora Mas, S.A. de C.V.; y Propiedades Inmobiliarias de México, S.A. de C.V.	<a href="#">LCO-VII.3.7.8</a>
Vías Concesionadas del Norte, S.A. de C.V.	<a href="#">LCO-VII.3.7.9</a>
Controladora de Operaciones de Infraestructura, S.A. de C.V.	
Grupo Construcciones Planificadas, S.A. de C.V. en consorcio con Gluyas Construcciones, S.A. de C.V.; Exploraciones Mineras del Desierto, S.A. de C.V. y Constructora Miramar, S.A. de C.V.	

Fuente: Dirección General de Desarrollo Carretero de la SCT.

### VII.3.8. Revisión Previa de la Documentación Legal y Financiera

De lo anterior, la Dirección General Adjunta de Formulación de Proyectos, adscrita a la Dirección General de Desarrollo Carretero, ambas de la SCT, efectuó la revisión de los paquetes presentados por las empresas participantes, y emitió los comprobantes de Revisión Previa a 7 de las 12 solicitudes, mismas que se enlistan a continuación: (Tabla 8)

**Tabla 8. Relación de comprobantes de revisión previa**

Empresa	Anexo
COCONAL, S.A.P.I. de C.V.	<a href="#">LCO-VII.3.8.1</a>
Controladora de Operaciones de Infraestructura, S.A. de C.V.	<a href="#">LCO-VII.3.8.2</a>
FCC Construcciones, S.A. de C.V.	<a href="#">LCO-VII.3.8.3</a>
Consortio integrado por Grupo Construcciones Planificadas, S.A. de C.V.; Gluyas Construcciones, S.A. de C.V.; Exploraciones Mineras del Desierto, S.A. de C.V. y Constructora Miramar, S.A. de C.V.	<a href="#">LCO-VII.3.8.4</a>
Invex Infraestructura 3, S.A.P.I. de C.V. en consorcio con Constructora y Pavimentadora Vise, S.A. de C.V., Construcciones Rubau, S.A. y Constructora y Edificadora GIA+A, S.A. de C.V.	<a href="#">LCO-VII.3.8.5</a>
Omega Corp, S.A. de C.V.	<a href="#">LCO-VII.3.8.6</a>
Promotora del Desarrollo de América Latina, S.A. de C.V.	<a href="#">LCO-VII.3.8.7</a>

Fuente: Dirección General de Desarrollo Carretero de la SCT.

## VII.3.9. Elaboración y Presentación de Propuestas

### VII.3.9.1. Garantías de Seriedad de Propuesta

Los participantes del concurso antes citado, entregaron a la SCT previo a la celebración del mismo, la Carta de Crédito Irrevocable Stand-by en original en calidad de garantía de seriedad de la propuesta a favor de la Tesorería de la Federación por un monto de \$25 millones de pesos, los que se relacionan a continuación: (Tabla 9)

**Tabla 9. Relación de empresas que entregaron Carta de Crédito**

Empresa	Oficio	Anexo
Grupo Construcciones Planificadas, S.A. de C.V., en consorcio con Gruyas Construcciones, S.A. de C.V., Exploraciones Mineras del Desierto, S.A. de C.V., Constructora Miramar, S.A. de C.V. y La Azteca Construcciones y Urbanizaciones, S.A. de C.V.	Carta de Crédito Irrevocable Stand-by sin No. emitida por la unión de Crédito de la Industria de la Construcción de Sonora, S.A. de C.V. de fecha 29 de mayo de 2014.	<a href="#">LCO-VII.3.9.1.1</a>
Omega Corp, S.A. de C.V.	Carta de Crédito Irrevocable Stand-by No. S000782, emitida por el Banco Mercantil de México, S.A. Institución de Banca Múltiple de fecha 27 de mayo de 2014.	<a href="#">LCO-VII.3.9.1.2</a>
Consortio con Invex Infraestructura 3, S.A.P.I. de C.V., Constructora y Pavimentadora Vise, S.A. de C.V., Construcciones Rubau, S.A. y Constructora y Edificadora GIA+A, S.A. de C.V.	Carta de Crédito Irrevocable No. 206110047923S, emitida por el Banco del Bajío, S.A. de fecha 27 de mayo de 2014.	<a href="#">LCO-VII.3.9.1.3</a>
Controladora de Operaciones de Infraestructura, S.A. de C.V.	Carta de Crédito Irrevocable Stand-by No. S135726, emitida por el Banco Santander (México), S.A. de fecha 28 de mayo de 2014.	<a href="#">LCO-VII.3.9.1.4</a>
Propiedades Inmobiliarias de México,	Carta de Crédito Irrevocable Stand-	<a href="#">LCO-VII.3.9.1.5</a>

Empresa	Oficio	Anexo
S.A. de C.V., en consorcio con Promotora y Desarrolladora Mexicana, S.A. de C.V., Promotora y Desarrolladora Mexicana de Infraestructura, S.A. de C.V. Compañía Constructora Más, S.A. de C.V. y Manrent, S.A. de C.V.	by No. 0173600610342971/0173 61 0620153176 /0173 68 0620153311, emitida por el Banco BBVA Bancomer, S.A. de fecha 27 de mayo de 2014.	

Fuente: Dirección General de Desarrollo Carretero de la SCT.

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

El 29 de mayo de 2014, para dar cumplimiento a lo dispuesto en la Convocatoria Pública Internacional No. 02, y a las Bases Generales del Concurso se reunieron en las oficinas de la SCT los servidores públicos autorizados y los participantes del concurso, y llevaron a cabo el acto de presentación y apertura de propuestas técnicas y económicas, en la que se recibieron las propuestas de los siguientes concursantes: ([Anexo LCO-VII.3.9.2.1](#))

- Grupo Construcciones Planificadas, S.A. de C.V., en consorcio con Gruyas Construcciones, S.A. de C.V., Exploraciones Mineras del Desierto, S.A. de C.V., y Constructora Miramar, S.A. de C.V. y La Azteca Construcciones y Urbanizaciones, S.A. de C.V.
- Omega Corp, S.A. de C.V.
- Invex Infraestructura 3, S.A.P.I. de C.V., en consorcio con Constructora y Pavimentadora Vise, S.A. de C.V., Construcciones Rubau, S.A. y Constructora y Edificadora GIA+A, S.A. de C.V.
- Propiedades Inmobiliarias de México, S.A. de C.V., en consorcio con Promotora y Desarrolladora Mexicana, S.A. de C.V., Promotora y Desarrolladora Mexicana de Infraestructura, S.A. de C.V. Compañía Constructora Más, S.A. de C.V. y Manrent, S.A. de C.V.
- Controladora de Operaciones de Infraestructura, S.A. de C.V.

Adicionalmente a las propuestas antes mencionadas, se recibieron 8 cartas de disculpas de participantes, las cuales se detallan en el cuadro siguiente: (Tabla 10)

**Tabla 10. Relación de Cartas de Disculpas de Participantes**

Empresa	Anexo
SACYR Concesiones de México, S.A. de C.V.	<a href="#">LCO-VII.3.9.2.2</a>
COCONAL, S.A.P.I. de C.V. en consorcio con Operadora de Autopistas, S.A. de C.V.	<a href="#">LCO-VII.3.9.2.3</a>
México Compañía Constructora, S.A. de C.V.	<a href="#">LCO-VII.3.9.2.4</a>
Promotora del Desarrollo de América Latina, S.A. de C.V.	<a href="#">LCO-VII.3.9.2.5</a>
FCC Construcciones, S.A. de C.V.	<a href="#">LCO-VII.3.9.2.6</a>
La Peninsular Compañía Constructora, S.A. de C.V.	<a href="#">LCO-VII.3.9.2.7</a>
Grupo Concesionario de México, S.A. de C.V.	<a href="#">LCO-VII.3.9.2.8</a>
OHL México, S.A.B. de C.V.	<a href="#">LCO-VII.3.9.2.9</a>

Fuente: Dirección General de Desarrollo Carretero de la SCT.

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

La Dirección General de Desarrollo Carretero de la SCT, llevó a cabo la revisión y análisis de la documental Legal y Técnica presentada por los participantes, como parte integrante de su propuesta, y elaboró el dictamen para declarar al concursante ganador del concurso público internacional No. 0009076-002-14, en el que se describieron las razones de porque las propuestas se consideraban solventes, desde el punto de vista técnico, o bien fueron desechadas. ([Anexo LCO-VII.3.9.3.1](#))

En el entonces Distrito Federal hoy Ciudad de México, el día 16 de junio de 2014 y de conformidad con lo establecido en la Convocatoria Pública Internacional No. 02, publicada en el DOF el 27 de marzo y en el Oficio No. 3.4.1.202 de fecha 12 de junio del mismo año ([Anexo LCO-VII.3.9.3.2](#)) -mediante el cual la SCT les notificó a los participantes que se modificaba la fecha del acto de fallo de evaluación de las propuestas técnicas y apertura de las propuestas económicas-, 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, informando que de la revisión realizada, se determinó que 2 empresas sus propuestas no fueron solventes, 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 LCO-VII.3.9.3.3](#)) (Tabla 11)

**Tabla 11. Relación de Propuestas No Solventes**

Empresa	Oficio	Anexo
Grupo Construcciones Planificadas, S.A. de C.V., en consorcio con Gruyas Construcciones, S.A. de C.V., Exploraciones Mineras del Desierto, S.A. de C.V., y Constructora Miramar, S.A. de C.V. y La Azteca Construcciones y Urbanizaciones, S.A. de C.V.	3.4.525 de fecha 13 de junio de 2014	<a href="#">LCO-VII.3.9.3.4</a>
Controladora de Operaciones de Infraestructura,	3.4.526 de fecha 13 de	<a href="#">LCO-VII.3.9.3.5</a>

Empresa	Oficio	Anexo
S.A. de C.V.	junio de 2014	

Fuente: Dirección General de Desarrollo Carretero de la SCT.

Derivado de lo anterior, y de conformidad con lo establecido en las Bases Generales del Concurso la SCT realizó la devolución de la Carta de Crédito original y los paquetes cerrados de las propuestas económicas a los concursantes antes citados, que no resultaron ganadores, así como el original de las garantías de seriedad. 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 solventes los participantes siguientes:

- Omega Corp, S.A. de C.V.
- Invex Infraestructura 3, S.A.P.I. de C.V., en consorcio con Constructora y Pavimentadora Vise, S.A. de C.V., Construcciones Rubau, S.A. y constructora y Edificadora GIA+A, S.A. de C.V.
- Propiedades Inmobiliarias de México, S.A. de C.V., en consorcio con Promotora y Desarrolladora Mexicana, S.A. de C.V., Promotora y Desarrolladora Mexicana de Infraestructura, S.A. de C.V., Compañía Constructora Más, S.A. de C.V. y Manrent, S.A. 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, 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, los cuales se muestran a continuación: (Tabla 12)

**Tabla 12. Relación de Propuestas Económicas**

Participantes	Propuesta económica	Importe a precios constantes
Omega Corp, S.A. de C.V.	Pago inicial.	\$150,000,000.00
	Costo de las obras sin IVA.	\$1,656,109,889.37
	Capital de riesgo sin IVA.	\$506,310,820.00
	Tarifa para vehículo estándar sin IVA.	\$51.29
Invex Infraestructura 3, S.A.P.I. de C.V., en consorcio con Constructora y Pavimentadora Vise, S.A. de C.V., Construcciones Rubau, S.A. y constructora y Edificadora GIA+A, S.A. de C.V.	Pago inicial.	\$60,121,010.00
	Costo de las obras sin IVA.	\$1,145,489,942.45
	Capital de riesgo sin IVA.	\$776,326,000.00
	Tarifa para vehículo estándar sin IVA.	\$61.82

Participantes	Propuesta económica	Importe a precios constantes
Propiedades Inmobiliarias de México, S.A. de C.V., en consorcio con Promotora y Desarrolladora Mexicana, S.A. de C.V., Promotora y Desarrolladora Mexicana de Infraestructura, S.A. de C.V. Compañía Constructora Más, S.A. de C.V. y Manrent, S.A. de C.V.	Pago inicial.	\$50,000,000.00
	Costo de las obras sin IVA.	\$975,013,689.10
	Capital de riesgo sin IVA.	\$436,904,000.00
	Tarifa para vehículo estándar sin IVA.	\$51.39

Fuente: Dirección General de Desarrollo Carretero de la SCT.

### VII.3.10. Fallo del Concurso

La SCT a través de la Dirección General de Desarrollo Carretero de la SCT, el 27 de junio de 2014 llevó a cabo el acto para dar a conocer el fallo del Concurso Público Internacional No. 00009076-002-14 ([Anexo LCO-VII.3.10.1](#)), a fin de notificar el resultado y otorgar la concesión de jurisdicción federal, para construir, operar, explotar, conservar y mantener por 30 años, el “Libramiento de Ciudad Obregón”, en el Estado de Sonora, incluyendo el derecho de vía correspondiente, por lo que una vez que realizó el análisis de las propuestas económicas, y conforme a lo dispuesto en el numeral 3.7.5 de las Bases Generales del Concurso, hizo del conocimiento de los tres participantes que de la revisión efectuada a dichas Propuestas, determinó que la correspondiente a la empresa Omega Corp., S.A. de C.V., la declaró como No Solvente, conforme a las razones que describió en el Oficio No. 3.4.-547 de la misma fecha de la acta de fallo ([Anexo LCO-VII.3.10.2](#)), así mismo, en ese mismo acto, la Dependencia realizó la devolución de las Cartas de Crédito Irrevocable Stand-by original, que sirvieron de Garantía de Seriedad de las Propuestas, a las empresas Omega Corp., S.A. de C.V. y Propiedades Inmobiliarias de México, S.A. de C.V., en consorcio con Promotora y Desarrolladora Mexicana, S.A. de C.V., Promotora y Desarrolladora Mexicana de Infraestructura, S.A. de C.V., Compañía Constructora Más, S.A. de C.V. y Manrent, S.A. de C.V., que no resultaron ganadoras.

Posteriormente, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 7, fracción VI, de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal y al numeral 3.6.1. de las multicitadas Bases Generales del Concurso, la SCT procedió a declarar como ganador a la empresa Invex Infraestructura 3, S.A.P.I. de C.V., en Consorcio con Constructora y Pavimentadora Vise, S.A. de C.V., Construcciones Rubau, S.A. y la Constructora y Edificadora GIA+A, S.A. de C.V., en virtud de que la Propuesta Económicas presentada cumplió satisfactoriamente con todos y cada uno de los requisitos legales, técnicos y económico-financiero solicitados, además que, ofreció por concepto de pago inicial la cantidad más alta de las propuestas técnicas y económicamente solventes.

### VII.4. Actos Posteriores al Fallo

#### VII.4.1. Contrato de Cesión de Derechos

Derivado del fallo del concurso público Internacional No. 00009076-002-14, al consorcio conformado por las empresas Invex Infraestructura 3, S.A.P.I. de C.V., Constructora y Pavimentadora Vise, S.A. de C.V., Construcciones Rubau, S.A. y Constructora y Edificadora GIA+A, S.A. de C.V., éstas celebraron un contrato de Cesión de Derechos con el objeto de ceder a la Sociedad Mercantil denominada “Libramiento Ciudad Obregón, S.A.P.I. de C.V.”, acreditada mediante el Testimonio de la Escritura Pública No. 48,919, otorgada ante la fe del Lic. Guillermo Oliver Bucio, Notario Pública No. 212 del entonces Distrito Federal ([Anexo LCO-VII.4.1.1](#)), todos los derechos y obligaciones derivados de dicho concurso, en los términos de la propuesta presentada del otorgamiento de la Concesión.

#### **VII.4.2. Contrato de Fideicomiso de Administración del Libramiento**

En cumplimiento con lo establecido en las Bases Generales del concurso, las empresas que constituyen la Sociedad Mercantil “Libramiento Ciudad Obregón, S.A.P.I. de C.V.”, celebraron el 18 de julio de 2014, el contrato de Fideicomiso Irrevocable de Inversión, Administración y Fuente de Pago 2194, de acuerdo con lo señalado en la propuesta presentada, con el Banco Invex, S.A., con la finalidad de administrar la totalidad de los recursos derivados de la explotación de la Concesión, así como los demás relacionados con el Libramiento Ciudad Obregón, hasta su liquidación y extinción, en concordancia con lo establecido en el Título de la Concesión, en dicho Fideicomiso y a las instrucciones que reciba de su Comité Técnico.

#### **VII.4.3. Título de Concesión**

Como resultado del Concurso Público Internacional No. 00009076-002-14, el Titular de la SCT llevó a cabo la formalización el Título de Concesión el 21 de agosto de 2014 en favor de la Sociedad Mercantil “Libramiento Ciudad Obregón, S.A.P.I. de C.V.”, 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 del “Libramiento de Ciudad Obregón”, 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 LCO-VII.4.3](#))

#### **VII.4.4. Pago Inicial**

La Concesionaria, el día 21 de agosto de 2014, en cumplimiento a lo señalado en la Condición TRIGÉSIMA. CONTRAPRESTACIONES, inciso, 1) del Título de Concesión, y en concordancia con lo dispuesto en la fracción VIII, del artículo 15, de la Ley de Caminos Puentes y Autotransporte Federal, realizó el depósito del pago inicial por concepto de la contraprestación a la Tesorería de la Federación,

con No. de operación 201423201448, por un importe de \$60.12 millones de pesos. ([Anexo LCO-VII.4.4](#))

### VII.4.5. Fianzas

De acuerdo con lo señalado en la Condición VIGÉSIMA SÉPTIMA. GARANTÍAS A CARGO DE LA CONCESIONARIA, en sus numerales 27.1 y 27.2 del Título de concesión, la Concesionaria formalizó ante la afianzadora Fianzas Atlas, S.A., los instrumentos con Nos. de fianzas 111-462994-RC, Serie y Folio DF231081, de fecha 19 de agosto de 2016, para garantizar en favor de Libramiento Ciudad Obregón, S.A.P. I. de C. V., el cumplimiento de la totalidad de las obligaciones a su cargo derivadas del referido Título de Concesión por el 3% (tres por ciento), del presupuesto de construcción, sin incluir el IVA, intereses, ni comisiones por servicios financieros, por un monto de \$34.36 millones de pesos ([Anexo LCO-VII.4.5.1](#)), y 111-475016-RC, Serie y Folio DF244713, de fecha 30 de julio de 2015, para garantizar la correcta ejecución y terminación de las obras descritas en el Título, relativa al otorgamiento de una concesión de jurisdicción federal para construir, operar, explotar, conservar y mantener por 30 años el Libramiento Ciudad Obregón, por el 17% (diecisiete por ciento) del presupuesto de construcción, sin incluir el IVA, intereses, ni comisiones por servicios financieros, por un monto de \$194.73 millones de pesos, cuyo monto debe actualizarse anualmente. ([Anexo LCO-VII.4.5.2](#))

## VII.5. Ejecución

### VII.5.1. Inicio de las Obras

De conformidad con lo establecido en la Condición SEGUNDA. DERECHO DE VÍA, y al Anexo 3 Procedimiento para la entrega del Derecho de Vía, del Título de Concesión, la SCT llevó a cabo diversas acciones para poner a disposición de la Concesionaria, físicamente los terrenos y la documentación que jurídica y legalmente hacen constar la adquisición y/o legítima posesión por parte de Dependencia del Ejecutivo Federal sobre los 34.25 km. de los predios que integraron el Derecho de Vía del Libramiento Ciudad Obregón, para poder iniciar la construcción, mismas que se señalan a continuación:

- a) Los días 9 de septiembre de 2014 y 16 de abril de 2015; realizaron los actos en los cuales, mediante acta administrativa, pusieron a disposición de la Concesionaria, el Programa de Entregas del Derecho de Vía del Libramiento Ciudad Obregón, consistente en tres etapas por un total de 34.2759 km. y la información documental del mismo, integrada por 30.72 km. ([Anexo LCO-VII.5.1.1](#))
- b) Con fecha 26 de junio y 30 de julio de 2015, la SCT y la Concesionaria levantaron la primera y segunda acta entrega – recepción física, de algunos



- tramos de terreno correspondientes al Derecho de Vía, que forman parte de los predios que integran el Libramiento. ([Anexo LCO-VII.5.1.2](#))
- c) El 24 de julio de 2015 y 14 de marzo de 2016, se suscribieron las adendas para notificar la modificación del Programa de Entrega del Derecho de Vía del Libramiento Ciudad Obregón, consistente en cinco etapas por un total de 34.12 km.
  - d) Los días 18 de marzo y 22 de noviembre de 2016, se celebraron los actos de entrega – recepción, de la tercera y cuarta entrega física del Derecho de Vía del Libramiento de Ciudad Obregón, entre la SCT y la Concesionaria. ([Anexo LCO-VII.5.1.3](#))
  - e) Finalmente, el 3 de febrero de 2017 con acta entrega – recepción, se llevó a cabo el acto de la quinta entrega física de los predios que integran el Derecho de Vía, correspondientes multicitado libramiento. ([Anexo LCO-VII.5.1.4](#)) (Fotografía 2)

### Fotografía 2. Terracerías



Fuente: Libramiento Ciudad Obregón.

En virtud de lo anterior, de conformidad con lo establecido en la Condición quinta. Inicio de Construcción del Título de Concesión, los Representantes Legales del Libramiento Ciudad Obregón, S.A.P.I. de C.V., mediante escrito sin No. del 7 de agosto de 2015, solicitaron a la SCT la Expedición de la Autorización del Inicio de Construcción del referido Libramiento, manifestando bajo protesta de decir verdad, que su representada dio cumplimiento a lo ordenado en el inciso 23.1. Disposición de los financiamientos, de la Condición Vigésima Tercera del citado Título de Concesión, al haber celebrado la disposición de los financiamientos y cumplir con el calendario de desembolsos contenido en el programa de inversión al haber aportado al Fideicomiso de Administración los recursos provenientes de dichos Financiamientos. ([Anexo LCO-VII.5.1.5](#))

A este respecto, del análisis a los documentos administrativos presentados por la Concesionaria, la SCT por conducto de la Dirección General de Desarrollo Carretero, mediante el similar 3.4.0504 de fecha 24 del mismo mes y año, resolvió que la empresa Libramiento Ciudad Obregón, S.A.P.I. de C.V., contaba con los elementos necesarios y suficientes para garantizar de forma directa e irrenunciable el inicio de las obras, por lo que, expidió la Autorización de Inicio de Construcción correspondiente exclusivamente en los frentes del tramo cuyo proyecto ejecutivo se encontraba aprobado, e instruyó iniciar los trabajos el día 25 de agosto de 2015, al haber dado cumplimiento y presentado lo siguiente: ([Anexo LCO-VII.5.1.6](#))

- a) Constancia del 25 de julio de 2014, formulada por Banco Invex, Institución de Banca Múltiple, Invex Grupo Financiero, acreditando la constitución del Fondo de Contingencias relacionadas con el Derecho de Vía estipulada en la Condición TERCERA del Título de Concesión, por monto de \$50 millones de pesos.
- b) Constancia fechada el 21 de julio de 2015, emitida por Banco Invex, Institución de Banca Múltiple, Invex Grupo Financiero, que garantiza el depósito por \$194.28 millones de pesos, correspondiente al 25% del Capital de Riesgo, y la copia certificada de la Carta de Crédito, irrevocable Stand-by No. 001-96892-0088-001 del 22 de julio del mismo año, por la cantidad de \$600 millones de pesos, equivalente al 75% del Capital de Riesgo, que en su totalidad serían destinados a la Construcción de las obras, de acuerdo a lo señalado en la Condición VIGÉSIMA TERCERA del Título.
- c) Póliza de la Fianza No. 111-475016-RC de fecha 30 de julio de 2015, consignada por la empresa Fianzas Atlas, S.A., por un importe de \$194.73 millones de pesos por el 17% del monto total de Construcción, para garantizar la terminación de las obras, de conformidad a lo indicado en la Condición VIGÉSIMA OCTAVA del Título.
- d) Póliza de Seguro de Daños Obra Civil No. 1-411-2157, formulada por Royal & Sun Alliance Seguros (México), S.A. de C.V., por un total de \$1,245.18 millones de pesos, la que incluyó coberturas de daños materiales y a terceros en sus bienes y personas.
- e) Constancia emitida el día 29 de julio de 2015, por el Banco Invex, Institución de Banca Múltiple, Invex Grupo Financiero, para acreditar la constitución del Fondo de Obras Adicionales, un importe de \$17.50 millones de pesos, de acuerdo con los términos de la Condición OCTAVA del Título de Concesión.
- f) Programa mensual detallado de las subactividades, actividades y conceptos de los trabajos a ejecutar durante la Construcción de las obras, conforme a lo asentado en el Programa de Construcción presentado por la Concesionaria

en su Propuesta Técnica, en términos de lo establecido en el Anexo 6 del Título de Concesión.

Así mismo, el 18 de agosto de 2015, el Banco Invex, Institución de Banca Múltiple, Invex Grupo Financiero, como Fiduciario del Contrato de Fideicomiso Irrevocable de Inversión, Administración y FUENTE de Pago No. 2194, formalizó el contrato con la empresa Grupo Promotor Aries, S.A. de C.V., para que desempeñará las funciones de Ingeniero Independiente.

El día 25 de agosto de 2015 la concesionaria dio inicio a la ejecución de los trabajos en el tramo autorizado por la SCT, conforme a lo convenido en el Título de Concesión. (Fotografía 3)

### Fotografía 3. Construcción de las obras del Libramiento Ciudad Obregón



Fuente: <https://www.bing.com/images/search><sup>8</sup>.

## VII.5.2 Desarrollo de las Obras

La Concesionaria, mediante los escritos con números de referencia 20170127.01 SCT de fecha 27 de enero, 20170209.02 SCT y 2017020902 SCT ambos del 9 de febrero y 20170213.01.SCT DC del 13 de febrero, todos de 2017, promovió ante la Dirección General de Desarrollo Carretero de la SCT, iniciar el procedimiento de revisión del programa de construcción de las obras, solicitando, autorizar la modificación al citado programa de construcción del km. 17+223 al 21+609; del entronque Sur Francisco Villa; de la reubicación de la caseta de peaje, creación de un entronque denominado Hornos y la rectificación del trazo en la zona del predio Bachoco; para la operación del Libramiento Ciudad Obregón; la construcción del bordo de protección para las granjas de Bachoco, reubicar la

<sup>8</sup>

<https://www.bing.com/images/search?q=libramiento%20ciudad%20obregon%20fotos&qs=n&form=QBIDMH&sp=-1&pq=libramiento%20ciudad%20obregon%20fotos &sc=0 - 32&sk=&cvid=15426A65C3F041BFAC2F6C527AF8028F>.

plaza de cobro aproximadamente en el km. 30+900 y la construcción de un entronque de dos gazas de la carretera Esperanza-Hornos; para operar parcialmente la autopista. (Fotografía 4)

**Fotografía 4. Paso a Desnivel sobre Vía**



Fuente: Libramiento Ciudad Obregón<sup>9</sup>.

A este respecto, el Ingeniero Independiente con el escrito No. GPO-LCO-17-014-17 del 13 de febrero de 2017, pronunció su dictamen otorgando la no objeción a las solicitudes de la Concesionaria, considerando viable la solicitud de la reprogramación para concluir los trabajos en el mes de septiembre de 2017. (Fotografía 5)

**Fotografía 5. Construcción de la Carpeta Hidráulica**



Fuente: Libramiento Ciudad Obregón.

<sup>9</sup>

<https://www.bing.com/images/search?q=libramiento%20ciudad%20obregon%20fotos&qs=n&form=QBIDMH&sp=-1&pq=libramiento%20ciudad%20obregon%20fotos &sc=0 - 32&sk=&cvid=15426A65C3F041BFAC2F6C527AF8028F>

En relación con lo anterior, la SCT a través del Oficio No. 3.4.0074 del 17 de febrero de 2017, y considerando los elementos antes citados, conforme a sus atribuciones, y en apego a lo establecido en la Condición SEXTA, numeral 6.3 y Anexo 26 del Título de Concesión, autorizó la modificación al programa de construcción del Libramiento Ciudad Obregón, indicando que: “...*teniendo como objetivo la posibilidad de operar parcialmente la autopista, el 30 de junio de 2017 (Entronque Sur-Entronque Hornos) y la entrada en operación total del proyecto hasta el entronque Norte Yaqui el 30 de septiembre de 2017...*”. ([Anexo LCO-VII.5.2.1](#)) (Fotografía 6)

**Fotografía 6. Construcción de Entronque**



Fuente: Libramiento Ciudad Obregón.

### VII.5.3 Conclusión de las Obras

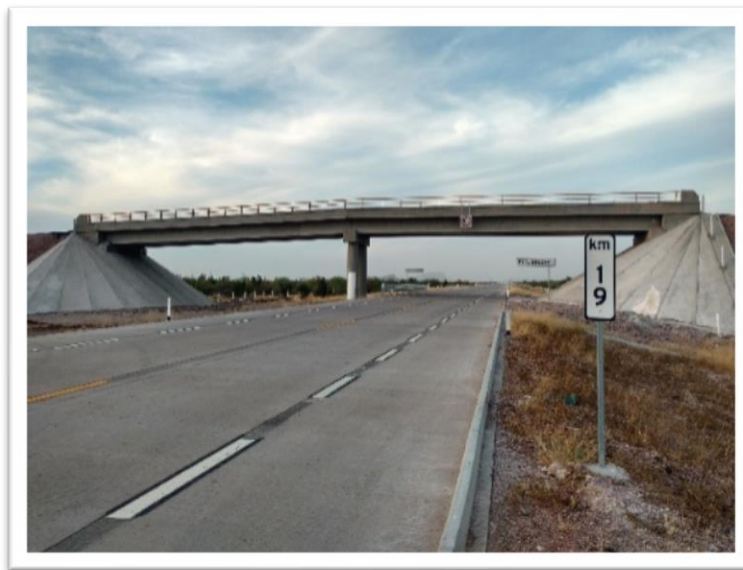
Los Representantes Legales de la Concesionaria “Libramiento Ciudad Obregón, S.A.P.I. de C.V.”, en cumplimiento a lo dispuesto en el inciso 7.1 Fecha de Terminación de Obra, de la SÉPTIMA condición del Título de Concesión, mediante el escrito 20170630.05.SCT de fecha 30 de junio de 2017, comunicaron al Director General de Desarrollo Carretero de la SCT, que concluyeron parcialmente los trabajos de las obras del citado Libramiento, del tramo comprendido entre el km. 1.00 al 31.800 “Entronque Sur- Entronque Hornos” con excepción de, i) la gaza 10 del entronque Hornos y ii) la gaza 10 del entronque Francisco Villa, por causas no imputables a la Concesionaria, en virtud de los retrasos en la entrega de la Liberación del Derecho de vía por parte de la Dependencia, y en el que señalaron que “...*bajo protesta de decir verdad, los trabajos cumplen con lo establecido en los proyectos ejecutivos respectivos y demás términos y condiciones que se estipularon en el Título de Concesión...*”, además entregaron la Garantía de Cumplimiento de las obligaciones vigente; la Fianza vigente para Obras del Libramiento, indicando que sería sustituida por la fianza de vicios ocultos una vez concluidos los trabajos en su totalidad y la garantía de los proveedores de bienes y servicios otorgada a la Concesionaria, de

conformidad con lo previsto en la Condición VIGÉSIMA SÉPTIMA, numeral 24.7 del Título de Concesión, lo que garantizaba el nivel de servicio requerido, la seguridad de la vía y la vida útil del proyecto. ([Anexo LCO-VII.5.3.1](#))

Con escrito No. 20170809.01.SCT de fecha 9 de agosto de 2017, los Representantes Legales de la Concesionaria, solicitaron al Director General de Desarrollo Carretero de la SCT, programar una visita de verificación de obra en la que participaran la Secretaría, la Concesionaria y el Ingeniero Independiente, a fin de verificar el estado del tramo carretero comprendido entre el entronque Francisco Villa (km. 1+1000) y el Entronque Hornos (km. 31+800). ([Anexo LCO-VII.5.3.2](#))

A este respecto, la SCT y la Concesionaria el día 16 de agosto del mismo año, en cumplimiento a lo señalado en la Condición SÉPTIMA, del Título de Concesión, llevaron a cabo la inspección y verificación de la construcción parcial del Libramiento Ciudad Obregón, del tramo comprendido entre el km. 1+000 al 31+800 “Entronque Francisco Villa - Entronque Hornos”, para comprobar por parte de la Dependencia que los trabajos desarrollados se ejecutaron en cumplimiento a lo establecido en la normatividad aplicable en la materia, Normas Oficiales de Construcción, Conservación y Mantenimiento, en los programas de construcción y de inversión y que se utilizaron los materiales y procedimientos requeridos en los procesos y técnicas aprobados en el proyecto ejecutivo; en lo señalado en la MIA-R, en su Resolutivo, en los Programas de Mitigación, Compensación y Restauración Ambiental y en los estudios justificativos, emitidos por SEMARNAT; así como, en lo ordenado en las condiciones del Título de Concesión. (Fotografía 7)

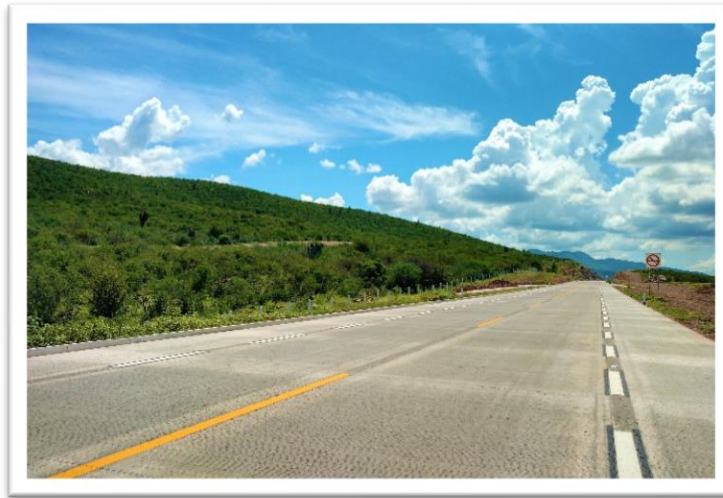
Fotografía 7. Troncal



Fuente: Dirección General de Desarrollo Carretero de la SCT.

Concluyendo, que del recorrido de verificación del entronque de referencia Francisco Villa km. 1+000 y el entronque Hornos km. 31+800, la SCT constató que la carretera se encontraba en condiciones funcionales para poder iniciar su operación, al haber dado cumplimiento a todas las especificaciones técnicas, Normas Oficiales de Construcción, Conservación y Mantenimiento emitidas por ésta dependencia, así como con el proyecto ejecutivo autorizado, y que las obras faltantes en ese momento no afectaban la operación del tramo en cuestión. ([Anexo LCO-VII.5.3.3](#)) (Fotografía 8)

Fotografía 8. Carpeta y Acotamiento



Fuente: Dirección General de Desarrollo Carretero de la SCT.

## VII.6. Operación de la Autopista

La Concesionaria, mediante el escrito No. 20170824.03.SCT del 24 de agosto de 2017, informó a la SCT que dio cumplimiento a lo señalado en el inciso 10.2. Autorización para el inicio de Operaciones, asentada en la condición DÉCIMA del Título de Concesión, así mismo, con el similar 20170824.02.SCT de la misma fecha, presentó el Aviso de Terminación de Obra parcial, comunicando que concluyó las obras del segmento Francisco Villa km. 1+000 y el entronque Hornos km. 31+800, así como los trabajos requeridos en el recorrido de verificación celebrado el 16 de agosto del mismo año, por lo que en virtud de lo expuesto, y toda vez que atendió lo fundado en el Título de Concesión, solicitó a la SCT, la autorización para dar Inicio a la Operación del segmento. ([Anexo LCO-VII.6.1](#))

En relación con los escritos citados en el párrafo anterior, así como al alcance exhibido con el similar 2017.08.25.20.SCT, el 25 del mismo mes y año, con los que la Concesionaria presentó la solicitud del inicio del procedimiento de revisión relacionado con la reprogramación, el Aviso de Terminación de las Obras, del tramo comprendido entre el km. 1+000 al km. 31+800 del Entronque Francisco Villa al Entronque Hornos del Libramiento Ciudad Obregón y la Autorización para el Inicio de Operación, la Dirección General de Desarrollo Carretero de la SCT, en

cumplimiento a sus obligaciones y atribuciones, en específico al Anexo 26. Procedimiento de Revisión del Título de Concesión, y a las siguientes consideraciones:

La Condición DÉCIMA del Título de Concesión, a la letra dice:

***“DÉCIMA. OPERACIÓN DEL LIBRAMIENTO.***

*...10.1. Fecha de Inicio de Operación. La Concesionaria se obliga a dar inicio a la Operación del Libramiento, exactamente en la fecha que señale la Secretaría en la Autorización de Inicio de Operación.*

*A más tardar en la fecha señalada para ello en el Programa de Construcción, la Concesionaria deberá dar inicio a la Operación del Libramiento, en el entendido que no podrá operar si no ha recibido la Autorización de Inicio de Operación.*

*En caso que la Concesionaria no inicie con la operación en la fecha señalada en la Autorización para el Inicio de Operación, se hará acreedora a una sanción económica equivalente a 1,000 (mil) Salarios Mínimos, por cada día de atraso en el inicio de Operación del Libramiento. Lo anterior, sin perjuicio del derecho de la Secretaría de revocar la Concesión en términos de lo dispuesto en el presente Título de Concesión.*

*10.2. Autorización para Inicio de Operación. Una vez recibido el Aviso de Terminación de Obra, la Secretaría dispondrá de 15 (quince) Días para llevar a cabo la inspección general de las Obras y verificar que las mismas cumplan con lo establecido en el presente Título de Concesión, en cuyo caso, emitirá la Autorización para el Inicio de Operación. Dicha autorización únicamente será negada en caso de que el Libramiento no cumpla con las Especificaciones Técnicas, las Leyes Aplicables, los Proyectos Ejecutivos, la Propuesta o los Términos establecidos en este Título de Concesión...”*

*La Autorización de Inicio de Operación del Libramiento asentada en el Título y sus Anexos, sólo considera la operación total del Libramiento Ciudad Obregón, por lo que no contempla la figura de operar en forma parcial o en segmentos, tal y como la Concesionaria lo refirió en los escritos citados, por lo que fue necesario que se modificaran los anexos del Título de Concesión para incorporar la figura de la Operación Parcial de la Vía, que permitiera la operación del segmento ya concluido, comprendido entre el entronque Sur Francisco Villa (km. 1+000) y el entronque Hornos (km. 31+800), en tanto se concluía la Liberación del derecho de Vía en el entronque Norte Yaqui, para iniciar la operación total del Libramiento Ciudad Obregón.*

La SCT el 10 de septiembre de 2017, después de haber efectuado un análisis exhaustivo y con el propósito incorporar la figura de la operación parcial de la vía concesionada emitió el Dictamen Técnico ([Anexo LCO-VII.6.2](#)) que sustenta la modificación del Apéndice 1, y los Anexos 6, 7, 9 y 16 ([Anexo LCO-VII.6.3](#)) del Título de Concesión, que permita la puesta en operación del segmento del tramo



comprendido entre el Entronque Sur Francisco Villa (km. 1+000) y el Entronque Hornos (km. 3 +800), al haber confirmado que el citado tramo cumplió; (i) con todas las especificaciones técnicas, Normas Oficiales para Construcción, Conservación y Mantenimiento emitidas por la SCT, (ii) con el proyecto ejecutivo autorizado, y (iii) con las observaciones del recorrido de verificación y se encontraba en condiciones funcionales para poder iniciar su operación.

De lo anterior, con el Oficio No. 3.4.0387 del 12 de septiembre de 2017, la SCT a través de la Dirección General de Desarrollo Carretero, resolvió, entre otros que la Concesionaria debía presentar ante esa Dirección General, lo siguiente:

*“...presentarle los documentos necesarios, con objeto de poner a consideración de la Subsecretaría de Infraestructura, los proyectos de modificación de los apéndices y anexos antes citados, mismos que se considerarán para la Operación Parcial de la Vía del Título de Concesión, y sea viable la puesta en operación del segmento del tramo comprendido entre el Entronque Sur Francisco Villa (km. 1 +000) y el Entronque Hornos (km. 31 +800) y la Operación Total del Libramiento, sin que lo anterior implique un cambio al programa de ejecución aprobado...”.*  
([Anexo LCO-VII.6.4](#))

Para lo cual, una vez llevado a cabo lo anterior, la Concesionaria podría presentar nuevamente su Aviso de Terminación de las Obras y su solicitud de Autorización para el Inicio de Operación Parcial del Libramiento del segmento en el tramo comprendido entre el Entronque Francisco Villa (km. 1+000) y el Entronque Hornos (km. 31+800).

La SCT y la Concesionaria suscribieron el 14 de septiembre de 2017, la Primera Modificación al Título de concesión del Libramiento Ciudad Obregón, en el cual se modificó el Apéndice 1, y los Anexos 6, 7, 9 y 16, de dicho Título, con la finalidad de incorporar la figura de la Operación parcial de la Vía que permitiera la puesta en operación del segmento comprendido entre el Entronque Sur Francisco Villa (km. 1+000) y el entronque Hornos (km. 31+800). ([Anexo LCO-VII.6.5](#))

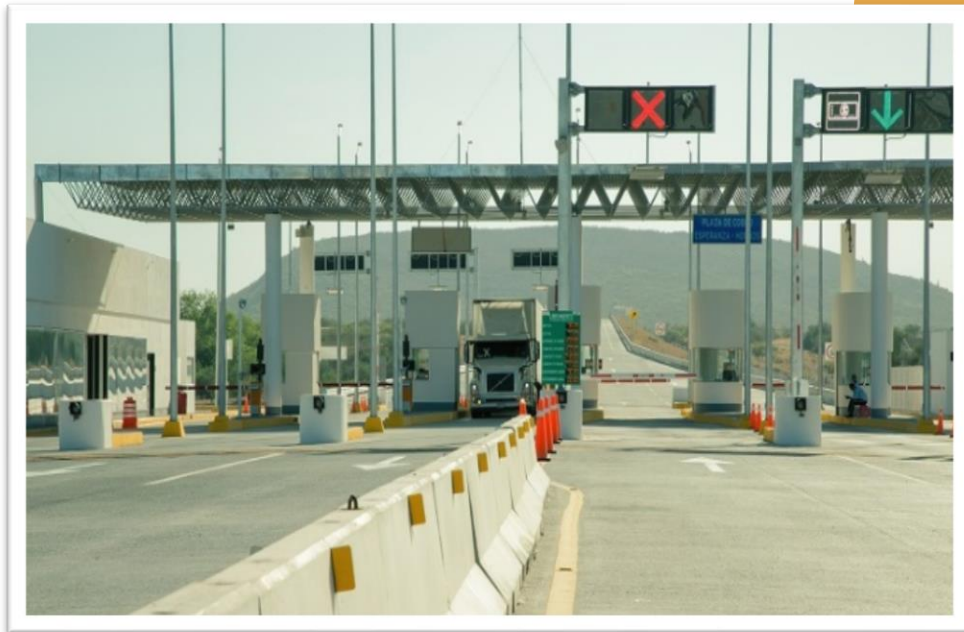
La Concesionaria con los escritos Nos. 20170926.01.SCT y 20170926.02.SCT, ambos del 26 de septiembre de 2017, nuevamente dio aviso a la SCT de la terminación de las obras del tramo Francisco Villa km. 1+000 y el entronque Hornos km. 31+800, así como, a los trabajos requeridos en el recorrido de verificación celebrado el 16 de agosto del mismo año, en el que se determinó que dicho Libramiento se encontraba en estado funcional para su inicio de Operación, y solicitó la Autorización de Inicio de Operación del tramo en cuestión. ([Anexo LCO-VII.6.6](#))

El Director General Adjunto de Seguimiento de Concesiones de Autopistas de la SCT, mediante los Oficios Nos. 3.4.2.-338, 339, 340, 341 y 342, todos de fecha 29 de septiembre de 2017, envió al Director de Análisis Financiero de Concesiones, a los Representantes Legales del Libramiento Ciudad Obregón, S.A.PI. de C.V., al Secretario de Comunicaciones y Transportes, al Subsecretario de Infraestructura

y al Titular de la Unidad de Asuntos Jurídicos de la SCT, un original de la primera Modificación del Título de Concesión, el Apéndice I y los Anexos 6, 7, 9 y 16, mismo que fue suscrito el 14 de septiembre de 2017, por la SCT y la Concesionaria. ([Anexo LCO-VII.6.7](#))

La SCT una vez efectuado el análisis y revisión al contenido del Acta de Verificación, y de los documentos que le fueron presentados por la Concesionaria, en relación a las pólizas de Seguro del Usuario y de Obra Civil Terminada y a la Fianza No. III-462994-RC, de fecha 19 de agosto de 2014, por un importe de \$34.36 millones de pesos para Garantizar el Cumplimiento de las Obligaciones, estipulada en el Título de Concesión, con el Oficio No. 3.4.0438 del 29 de septiembre de 2017, comunicó a la Concesionaria, que de conformidad con sus atribuciones y en concordancia con lo dispuesto en las Condiciones DÉCIMA, VIGÉSIMA SÉPTIMA y VIGÉSIMA OCTAVA del Título de Concesión, autorizó iniciar las operaciones de manera parcial en la autopista Libramiento Ciudad Obregón en el Estado de Sonora, del Entronque Francisco Villa ubicado en el km. 1+000 y término en el Entronque Hornos km. 31+800, a partir de las 12:00 horas (Tiempo del Pacífico) del día 2 de octubre de 2017. ([Anexo LCO-VII.6.8](#)) (Fotografía 9)

#### Fotografía 9. Caseta de Cobro



Fuente: Libramiento Ciudad Obregón, S.A.P.I. de C.V.

La Concesionaria el 31 de julio de 2018, mediante el escrito No. 20180731.01.SCT, informó a la SCT que concluyó con la totalidad de los trabajos de la Autopista del Libramiento Ciudad Obregón, así como, en cumplimiento al inciso 10.2. Autorización para el Inicio de Operaciones, establecido en el Título de Concesión, solicitó la Autorización para el Inicio de Operación del Entronque Esperanza - Hornos tramo del tramo comprendido del km. 31+800 al 34+140 y el

entronque el Yaqui del km. 34+140 al 35+259. ([Anexo LCO-VII.6.9](#))

Con respecto al escrito antes citado, el Director General Adjunto de Supervisión Física de Concesiones de Autopistas, el similar No. 3.4.3-2252 de fecha 1 de agosto de 2018, le solicitó al Ingeniero Independiente -Grupo Promotor Aries, S.A. de C.V.- revisar la notificación por parte de la Concesionaria y en su caso, emitiera la aprobación conforme a lo establecido en la Condición 7.2 del Título de Concesión. ([Anexo LCO-VII.6.10](#))

El 7 de agosto de 2018, el Ingeniero Independiente con el similar No. GPA-LCO-18-049, presentó a la SCT, el dictamen y la no objeción a la terminación de la obra del Entronque Esperanza- Hornos del tramo del km. 31+800 al 34+140 y el entronque el Yaqui del km. 34+140 al 35+259, del Libramiento Ciudad Obregón.

El día 14 de agosto de 2018, en las oficinas del Ingeniero Independiente, de Ciudad Obregón, Sonora, se reunió personal de la SCT, la Concesionaria, la Policía Federal y el Ingeniero Independiente, y en cumplimiento a lo señalado en la Condición SÉPTIMA, del Título de Concesión, llevaron a cabo la inspección y verificación de la construcción parcial del tramo comprendido entre el km. 31+800 al 34+140 y el Entronque el Yaqui del km. 34+140 al 35+259, del citado Libramiento, para comprobar el cumplimiento de las Leyes, de las Normas Oficiales de Construcción y mantenimiento, del proyecto ejecutivo autorizado por la SCT y las condiciones del mismo Título, constatando que se concluyó con la totalidad de las obras, quedando asentados los hechos en el acta respectiva, asentando además que existían obras faltantes que no afectan la operación del citado tramo, y se relacionaron en el Anexo 5 de la misma acta. ([Anexo LCO-VII.6.11](#))

En seguimiento al acta de inspección y verificación citada en el párrafo que antecede, el Ingeniero Independiente, mediante el escrito No. GPA-LCO-18-62, fechado el 20 de agosto de 2018 ([Anexo LCO-VII.6.12](#)), informó al Director General Adjunto de Supervisión Física de Autopistas de la SCT, que las obras faltantes por ejecutar por parte de la Concesionaria, que no afectaban la operación del Entronque Esperanza - Hornos del tramo del km. 31+800 al 34+140 y el Entronque el Yaqui del km. 34+140 al 35+259, del citado Libramiento, específicamente al señalamiento vertical y a los dispositivos para la protección de obras que se relacionaron en el Anexo 5 ([Anexo LCO-VII.6.13](#)), del acta en cita, fueron atendidas en su totalidad por la Concesionaria, el 18 del mismo mes y año.

## Fotografía 10. Acotamientos



Fuente: Informe de avances del Ingeniero Independiente<sup>10</sup>.

El Director General Adjunto de Supervisión Física de Autopistas en suplencia del Director General de Desarrollo Carretero de la SCT, con el Oficio No. 3.4.0572 del 20 de agosto de 2018, comunicó a la Concesionaria, que una vez efectuado el análisis y revisión al contenido del Acta de Verificación del 14 del mismo mes y año, a la atención a las obras faltantes y a los documentos que le fueron presentados en la mencionada Dirección General, relativos a las pólizas de Seguro del Usuario y de Obra Civil Terminada y a la Fianza de Garantía de Cumplimiento de las Obligaciones, estipuladas en el Título de Concesión, y de conformidad con sus atribuciones y en concordancia con lo dispuesto en las Condiciones DÉCIMA, VIGÉSIMA SÉPTIMA y VIGÉSIMA OCTAVA del Título de Concesión, el Subsecretario de Infraestructura le autorizó iniciar operaciones de manera parcial en la autopista Libramiento Ciudad Obregón en el Estado de Sonora, del Entronque Esperanza Hornos del km. 31+800 al Entronque el Yaqui km. 35+259, a partir de las 9:00 horas (Tiempo del Pacífico) del día 27 de agosto de 2018. ([Anexo LCO-VII.6.14](#)) (Fotografía 11)

<sup>10</sup> Informe de avances de obra de marzo 2018, del Ingeniero Independiente.

### Fotografía 11. Caseta de Cobro en Operación



Fuente: Libramiento Ciudad Obregón, S.A.P.I. de C.V.

## VIII.

# SEGUIMIENTO Y CONTROL

### VIII.1 Informes periódicos

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 Libramiento Ciudad Obregón, así mismo, con respecto al Proceso de los trabajos de construcción del mismo Libramiento, el Ingeniero Independiente elaboró un total de 37 informes mensuales correspondientes con los avances en la ejecución de las obras del citado proyecto. ([Anexo LCO-VIII.1.1](#)) (Tabla 13)

Tabla 13. Relación de Informes

Consecutivo	Informes de avances
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 SCT.

Fuente: Página de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

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

Durante el periodo de la planeación hasta la puesta en Operación del Libramiento Ciudad Obregón, los diversos órganos de fiscalización llevaron a cabo 2 auditorías, de las cuales se determinó lo siguiente: (Tabla 14)

Tabla 14. Relación de auditorías

Órgano Fiscalizador	No. de auditoría	Resultados	Acciones realizadas
Auditoría Superior de la Federación	Auditoría Financiera y de Cumplimiento: 14-0-09100-02-0367 DE-032	Recomendación: 14-0-09100-02-0367-01-005.  <i>“Para que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en el ámbito de sus atribuciones, lleve a cabo la solicitud ante la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, respecto de los aprovechamientos que se debe cobrar por ingresos extraordinarios de los títulos de concesión de las Autopistas ...Ciudad Obregón..., tal y como se dispuso por la autoridad facultada para fijar o modificar los aprovechamientos que deben cobrarse por el uso, goce, aprovechamiento o explotación de bienes sujetos al régimen de dominio público de la Federación; asimismo, una vez autorizados por la SHCP, se incluyan en el título de concesión.”.</i>	“En mesas de trabajo que llevó a cabo la Unidad de Política de Ingresos no Tributarios (UPINT) en coordinación con la SHCP y la SCT propusieron una matriz en la que se establecieron los diversos escenarios que puedan presentarse en los esquemas de concesión y de asociación pública privada, de los proyectos de infraestructura carretera y para efecto del pago de las contraprestaciones que deben cubrirse al Gobierno Federal en cumplimiento a la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal y a la Ley de Asociación Público-Privada.  Estas acciones permitirán prever previo al otorgamiento de los títulos de concesión y de los contratos de asociación público-privada (APPs), se fijen los criterios bajo los cuales la SCT propondrá a la UPINT las contraprestaciones que deben cubrirse al Gobierno Federal, para que sean fijadas por la SHCP.”.
Secretaría de la Función Pública	VP3 003/2017 ( <a href="#">Anexo LCO-VIII.2.1 SFPVP</a> )	Mediante oficio UCAOP/208/1699/2017, del 7 de septiembre de 2017, la SFP emitió el informe de resultados de la Visita de Inspección realizada a la Dirección General de Desarrollo	La SFP detectó inconsistencias en la evaluación de las propuestas “Legal y Financiera”, y en el documento 4 denominado “Presupuesto de Construcción d las Obras”,

Órgano Fiscalizador	No. de auditoría	Resultados	Acciones realizadas
		<p>Carretero, en específico al “cumplimiento de las normas y disposiciones en materia de obras públicas y servicios relacionados con las mismas, aplicable a las acciones, participaciones y operaciones derivadas de la adjudicación de la concesión otorgada con el objeto de Construir, operar, explotar, conservar y mantener por 30 años el Libramiento de Ciudad Obregón, incluyendo el derecho de vía.</p>	<p>deficiente integración de precios unitarios del licitante ganador.</p> <p>En razón de lo anterior, previo al cierre de la Visita de Inspección mediante el acta VP3 033/2017 del 30 de agosto de 2017, hizo del conocimiento a la SCT, dichos hallazgos, mismos que fueron aclarados por el personal de la Dirección General de Desarrollo Carretero, adjuntando las aclaraciones y documentación, así como, que se emitieron acciones de mejora que permitirán subsanar en lo futuro este tipo de inconsistencias, y evitar su recurrencia.</p> <p>Por lo que el Órgano Fiscalizador concluyó su Visita de Inspección sin observaciones.</p>

Fuente: Informe de resultados de los órganos fiscalizadores.



## IX.

# RESULTADOS Y BENEFICIOS ALCANZADOS E IMPACTOS IDENTIFICADOS

En cumplimiento de la meta nacional, las estrategias y las líneas de acción, establecidas en el PND, el PNI y el Programa Sectorial, que tienen entre otros, el objetivo de desarrollar una infraestructura de transporte y logística multimodal que genere costos competitivos, mejore la seguridad e impulse el desarrollo económico y social; así como, modernizar, construir y conservar la red carretera Federal, además de mejorar su conectividad bajo criterios estratégicos, de eficiencia, seguridad y equidad regional.

La SCT dio cumplimiento a la meta, al objetivo programado y al Compromiso Presidencial CG-192, al haber concluido con la construcción de las obras y puesta en operación del proyecto Libramiento Ciudad Obregón, que a su vez ha producido beneficios desde el momento en que inició su construcción, al generar empleos directos e indirectos, apoyar el desarrollo económico por su actividad agrícola y comercial de la zona, al contar con una vía de comunicación de 35.2 km. –incluye entronques- de altas especificaciones que permitirá a la región un mejor traslado de personas, bienes y mercancías, generando un flujo continuo estimado de tránsito de alrededor de 4,300 vehículos por día en el corredor México Nogales, Ramal – Tijuana y permitiendo la disminución de tiempos de traslado de 50 a 30 minutos, al evitar el paso de los vehículos de largo itinerario por la zona urbana y reducir la contaminación ambiental por gases y por ruido.

Con lo anterior expuesto, el Libramiento Ciudad Obregón da cumplimiento a lo establecido en la meta nacional, sus estrategias y líneas de acción del PND, específicamente al objetivo y estrategia de la Meta Nacional IV México Próspero y el PNI, al contar con una infraestructura de transporte que refleja menores costos a la actividad económica; la modernización, ampliación y conservación de la infraestructura de los diferentes modos de transporte, así como mejora su conectividad bajo criterios estratégicos y de eficiencia.

Asimismo, se cumplió con lo establecido en los objetivos del Programa Sectorial, al desarrollar la infraestructura de transporte y logística multimodal que genera costos competitivos, mejora la seguridad e impulsa el desarrollo social y

económico; además de contar con servicios logísticos de transporte oportunos, eficientes y seguros que incrementan la competitividad y productividad de las actividades económicas y al crear las condiciones para una movilidad de personas integral, ágil, segura, sustentable e incluyente, que incrementa la calidad de vida para los habitantes de la localidad y la región.

“Con este proyecto de gran alcance, el Gobierno de la República cumple su compromiso de *mejorar la calidad de vida de los mexicanos, a través de vías de comunicación modernas y seguras que incrementan la conectividad entre regiones para consolidarse como motores de desarrollo económico y competitividad. Al mismo tiempo, se avanza en el cumplimiento de las obras que son parte del Programa Nacional de Infraestructura 2014-2018.*”<sup>11</sup>.

---

<sup>11</sup> <https://www.gob.mx/sct/prensa/la-sct-avanza-en-el-desarrollo-de-infraestructura-carretera-concesionada-en-beneficio-de-nuestro-pais-con-el-libramiento-de-ciudad-obregon> COMUNICADO: 153 FECHA: 27/06/2014.

## 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.”<sup>12</sup>*

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

---

<sup>12</sup> Presidencia de la República.

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:

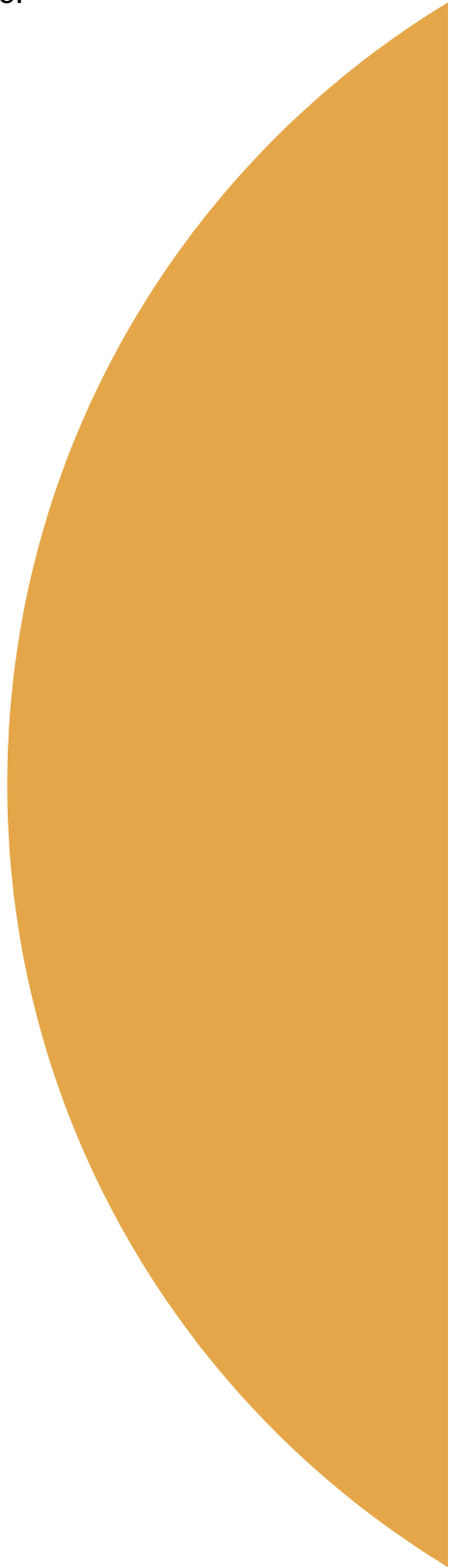
- En el subsector carretero, durante el periodo de diciembre de 2012 a junio de 2018, se concluyeron 70 Compromisos de Gobierno, siendo 10 de ellos los consumados en el periodo de septiembre de 2017 a junio de 2018, y el Libramiento de Ciudad Obregón en agosto del año 2018, con una inversión aproximada 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 correspondieron a recursos públicos y 68,390 millones de pesos a recursos privados.
- Por su importancia económica y social, resultó 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 comunican 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.

A diciembre de 2017 se han concluido 6 vías de acceso a la Ciudad de México, con una longitud mayor a los 67 km. y una inversión superior a los 14 mil millones de pesos.

Con la conclusión y puesta en operación del Libramiento Ciudad Obregón de 34.259 km., que incluye entronques, como ya se expuso en párrafos anteriores, el proyecto contribuyó al cumplimiento de gobierno y a la estrategia del PND, misma que se encuentra alineada y definida en el PNI, de "...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 para ubicarse como un Estado de vanguardia en infraestructura comercial, industrial y de servicios para el desarrollo.



# 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. Síntesis Ejecutiva del Proyecto

Anexo LCO-VI.1      Ficha Técnica SHCP.

### XI.2. Planeación

Anexo LCO-VII.2.1      ACB CG-192 Lib.Cd Obregón.

Anexo LCO-VII.2.2.1      1a MIA-R Resolutivo 9497.

Anexo LCO-VII.2.2.2      Ofc.3.4.1.1.3.-166 Solic.MIA.

Anexo LCO-VII.2.2.3      2a MIA-R Resolutivo 03559.

Anexo LCO-VII.2.2.5      Pantalla Pash-Identificacion Proy.

Anexo LCO-VII.2.2.4      Predios Derecho de Vía.

Anexo LCO-VII.2.3.1      Oficio de Factibilidad 3.4.1.-0285.

Anexo LCO-VII.2.4.1      Contratos Terceros.

### XI.3. Adjudicación del proyecto

Anexo LCO-VII.3.1.1      Entrega Convocatoria.

Anexo LCO-VII.3.1.2      Convocatoria.

Anexo LCO-VII.3.2.1      Bases del Concurso.

Anexo LCO-VII.3.2.2      Recibo Gpo Const. Planificadas.

Anexo LCO-VII.3.2.3      Recibo Aldesem.

Anexo LCO-VII.3.2.4      Recibo Explor. Mineras del Desierto.

- Anexo LCO-VII.3.2.5 Recibo Control. de Oper. de Infra.
- Anexo LCO-VII.3.2.6 Recibo OHL México.
- Anexo LCO-VII.3.2.7. Recibo Prom. y Desarr. Mexicana.
- Anexo LCO-VII.3.2.8 Recibo Prom. del Desar. de América Latina.
- Anexo LCO-VII.3.2.9 Recibo La Peninsular Compañía.
- Anexo LCO-VII.3.2.10 Recibo Fcc Construcción.
- Anexo LCO-VII.3.2.11 Recibo Omega Corp.
- Anexo LCO-VII.3.2.12 Recibo Props. Inmob. de México.
- Anexo LCO-VII.3.2.13 Recibo Const. y Edif. GIA+A.
- Anexo LCO-VII.3.2.14 Recibo Const. y Pavim. Vise.
- Anexo LCO-VII.3.2.15 Recibo Sacyr Concesiones México.
- Anexo LCO-VII.3.2.16 Recibo Ingenieros Civiles.
- Anexo LCO-VII.3.2.17 Recibo Oper. y Conser. de Autopistas.
- Anexo LCO-VII.3.2.18 Recibo Coconal.
- Anexo LCO-VII.3.2.19 Recibo Grupo TYP de Jalisco.
- Anexo LCO-VII.3.2.20 Recibo México Cía. Constructora.
- Anexo LCO-VII.3.2.21 Recibo Grupo Concesionario de México.
- Anexo LCO-VII.3.2.22 Recibo Invex Infraestructura.
- Anexo LCO-VII.3.2.23 Recibo Gech Ingeniería y Servicios.
- Anexo LCO-VII.3.2.24 Recibo Vías Concesionadas del Nte.
- Anexo LCO-VII.3.2.25 Recibo Construcciones Rubau.
- Anexo LCO-VII.3.2.26. Recibo Manto y Conserv. Vialidades.
- Anexo LCO-VII.3.4.1 Acta Visita al Sitio.

- Anexo LCO-VII.3.5.1 Oficio 3-4-1-118 Aviso junta de Inf.
- Anexo LCO-VII.3.5.2 Preguntas Vise.
- Anexo LCO-VII.3.5.3 Preguntas Ocacsa.
- Anexo LCO-VII.3.5.4 Preguntas Gia+A.
- Anexo LCO-VII.3.5.5 Preguntas Coconal.
- Anexo LCO-VII.3.5.6 Preguntas Macovi.
- Anexo LCO-VII.3.5.7 Preguntas Consorcio Gpo Sonora.
- Anexo LCO-VII.3.5.8 Preguntas Gpo Concesionario México.
- Anexo LCO-VII.3.5.9 Preguntas Consorcio Invex.
- Anexo LCO-VII.3.5.10 Preguntas Rubau.
- Anexo LCO-VII.3.5.11 Preguntas Conoisa.
- Anexo LCO-VII.3.5.12 Preguntas Consorcio Gech.
- Anexo LCO-VII.3.5.13 Preguntas Prom. Desar. de A.L.
- Anexo LCO-VII.3.5.14 Preguntas Aldesem.
- Anexo LCO-VII.3.5.15 Preguntas Prodemex.
- Anexo LCO-VII.3.5.16 Preguntas Omega Corp.
- Anexo LCO-VII.3.5.17 Junta de Información.
- Anexo LCO-VII.3.6.1 Acta firma de Planos.
- Anexo LCO-VII.3.7.1 Sol. Revisión Previa Coconal.
- Anexo LCO-VII.3.7.2 Sol. Revisión Previa Fcc Construcción.
- Anexo LCO-VII.3.7.3 Sol. Revisión Previa Erkam-Gech.
- Anexo LCO-VII.3.7.4 Sol. Revisión Previa Gpo Conc. México.
- Anexo LCO-VII.3.7.5 Sol. Revisión Previa TYP Jalisco.
- Anexo LCO-VII.3.7.6 Sol. Revisión Previa Consorcio Invex.



- Anexo LCO-VII.3.7.7 Sol. Revisión Previa Promotora Desarrollo L.A.
- Anexo LCO-VII.3.7.8 Sol. Revisión Previa Prom. Desarr. Mexicana.
- Anexo LCO-VII.3.7.9 Sol. Revisión Previa Vías.
- Anexo LCO-VII.3.8.1 Respuesta. Revisión Previa Coconal.
- Anexo LCO-VII.3.8.2 Respuesta. Revisión Previa Control Oper.
- Anexo LCO-VII.3.8.3 Respuesta. Revisión Previa FCC Const.
- Anexo LCO-VII.3.8.4 Respuesta. Revisión Previa Consorcio Gluyas.
- Anexo LCO-VII.3.8.5 Respuesta. Revisión Previa Consorcio Invex.
- Anexo LCO-VII.3.8.6 Respuesta. Revisión Previa Omega.Corp.
- Anexo LCO-VII.3.8.7 Respuesta. Revisión Previa Promo.Desarr.A.L.
- Anexo LCO-VII.3.9.1.1 Carta Crédito Gpo Const. Planif.
- Anexo LCO-VII.3.9.1.2 Carta Crédito Omega.
- Anexo LCO-VII.3.9.1.3 Carta Crédito Invex.
- Anexo LCO-VII.3.9.1.4 Carta Crédito Control.Oper.
- Anexo LCO-VII.3.9.1.5 Carta Crédito Primex.
- Anexo LCO-VII.3.9.2.1 Acta Presentación Propuestas.
- Anexo LCO-VII.3.9.2.2 No Participa SACYR.
- Anexo LCO-VII.3.9.2.3 No Participa Coconal.
- Anexo LCO-VII.3.9.2.4 No Participa México Cía. Construc.
- Anexo LCO-VII.3.9.2.5 No Participa Promotora del Desarrollo A.L.
- Anexo LCO-VII.3.9.2.6 No Participa FCC.Constr.
- Anexo LCO-VII.3.9.2.7 No Participa La Peninsular.
- Anexo LCO-VII.3.9.2.8 No Participa Grupo Conc. México.

Anexo LCO-VII.3.9.2.9 No Participa OHL.

Anexo LCO-VII.3.9.3.1 Dictamen Ganador.

Anexo LCO-VII.3.9.3.2 Ofc.202 Mod.Fallo.

Anexo LCO-VII.3.9.3.3 Acta Fallo Evaluación Props.

Anexo LCO-VII.3.9.3.4 Ofc.3.4.525 No Solvente.

Anexo LCO-VII.3.9.3.5 Ofc. 3.4.526 No Solvente Control.Oper.

Anexo LCO-VII.3.10.1 Acta de Fallo.

Anexo LCO-VII.3.10.2 OfC.3.4.-547 Omega.

#### **XI.4. Actos Posteriores al Fallo**

Anexo LCO-VII.4.1.1 Acta Constitutiva 48,919.

Anexo LCO-VII.4.3 Título Concesión.

Anexo LCO-VII.4.4 Pago Inicial.Contraprest.

Anexo LCO-VII.4.5.1 Fianza 3%.

Anexo LCO-VII.4.5.2 Fianza 17% 2015.

#### **XI.5. Ejecución de obras**

Anexo LCO-VII.5.1.1 Acta Entrega 9 sep-16 abril.

Anexo LCO-VII.5.1.2 Acta Entrega 30 de julio.

Anexo LCO-VII.5.1.3 Acta Entrega 18 marzo-22 nov.

Anexo LCO-VII.5.1.4 Of.085.acta 3 Feb 17.

Anexo LCO-VII.5.1.5 Aviso Inicio Obras 70815.

Anexo LCO-VII.5.1.6 Of 3.4.504 Autorización Inicio Construcción.

Anexo LCO-VII.5.2.1 Of.3.4.074.SCT.

Anexo LCO-VII.5.3.1 Oficios Lico 30 junio17.

Anexo LCO-VII.5.3.2 Ofc. Sol. Verif. Obras.

Anexo LCO-VII.5.3.3 Acta-Insp-Term-Obra LCO.

## **XI.6. Operación**

Anexo LCO-VII.6.1 Ofc.Sol Aut Inicio Op Parcial-Corto.

Anexo LCO-VII.6.2 Dictamen 1a Modificación.

Anexo LCO-VII.6.3 1a Mod Anexos y Apéndice.

Anexo LCO-VII.6.4 Ofc.3.4.0387 Autoriz Mod Oper Parc.

Anexo LCO-VII.6.5 1a Modificación Título LICO.

Anexo LCO-VII.6.6 Solic. Inicio Operac.

Anexo LCO-VII.6.7 Of 3.4.2.338 Acuse 1a Mod. Título.

Anexo LCO-VII.6.8 Of 3.4.0438 Aut Oper Parcial.

Anexo LCO-VII.6.9 Ofc.20180731.01.SCT.Concl.

Anexo LCO-VII.6.10 Of3.4.3. 2018 2252.

Anexo LCO-VII.6.11 Acat Verfic.14 ago18-2º tramo.

Anexo LCO-VII.6.12 Of3 GPA-LCO-18-62.

Anexo LCO-VII.6.13 Anexo 5-1.

Anexo LCO-VII.6.14 Ofc.3.4.0572. SCT.

## **XI.7. Seguimiento y Control**

Anexo LCO-VIII.1.1 Relac-Informes Avances Obra.

Anexo LCO-VIII.2.1 SFPVP 3003-2017.

## XII.

# APÉNDICE

### XII.1. Relación de Ilustraciones

- Ilustración 1. Ubicación del Desarrollo de Infraestructura de Altas Especificaciones.
- Ilustración 2. Situación de Corredores Troncales (2012).
- Ilustración 3. Sección transversal de 12 m del proyecto.
- Ilustración 4. Ubicación geográfica Libramiento Ciudad Obregón.

### 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. Entronque Francisco Villa.
- Fotografía 2. Terracerías.
- Fotografía 3. Construcción de las obras del Libramiento Ciudad Obregón.
- Fotografía 4. Paso a Desniel sobre Vía.
- Fotografía 5. Construcción de la Carpeta Hidráulica.
- Fotografía 6. Construcción de Entronque.
- Fotografía 7. Troncal.
- Fotografía 8. Carpeta y Acotamiento.
- Fotografía 9. Caseta de Cobro.
- Fotografía 10. Acotamientos.
- Fotografía 11. Caseta de Cobro en Operación.

### XII.4. Relación de Tablas

- Tabla 1. Composición de la Red Nacional de Carreteras 2018.
- Tabla 2. Registro de Proyecto de Inversión.
- Tabla 3. Relación de contratos con terceros.
- Tabla 4. Relación de Recibos de Pago de Derechos.
- Tabla 5. Relación de empresas en Consorcio.
- Tabla 6. Relación de empresas que presentaron formulario de



	preguntas.
Tabla 7.	Relación de empresas que solicitaron la revisión previa.
Tabla 8.	Relación de comprobantes de revisión previa.
Tabla 9.	Relación de empresas que entrega de Carta de Crédito.
Tabla 10.	Relación de cartas de disculpas de participantes.
Tabla 11.	Relación de propuestas No solventes.
Tabla 12.	Relación de propuestas económicas.
Tabla 13.	Relación de Informes.
Tabla 14.	Relación de auditorías.

# 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-R

Manifestación de Impacto Ambiental Regional.

## PIITC

Programa de inversiones en Infraestructura de Transporte y Comunicaciones.

# Glosario

## 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.

