

Libro Blanco

Concesión para la construcción de la
Autopista “Atizapán – Atlacomulco”, en
el Estado de México.

Octubre, 2018.



Contenido

I.	PRESENTACIÓN	1
I.1.	Nombre y principales componentes del proyecto	1
I.1.1.	Principales características técnicas del proyecto	6
I.2.	Periodo de vigencia que se documenta	8
I.3.	Ubicación geográfica del proyecto	8
I.4.	Unidades Administrativas participantes	9
I.5.	Nombre del Titular	10
II.	FUNDAMENTO LEGAL Y OBJETIVO DEL LIBRO BLANCO	11
II.1.	Fundamento legal	11
II.2.	Objetivo del Libro Blanco	12
III.	ANTECEDENTES	13
IV.	MARCO NORMATIVO APLICABLE A LAS ACCIONES REALIZADAS DURANTE LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO	14
V.	VINCULACIÓN DEL PROYECTO CON EL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO Y PROGRAMAS SECTORIALES, INSTITUCIONALES REGIONALES Y/O ESPECIALES	16
V.1.	Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018	16
V.2.	Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2013-2018	17
V.3.	Programa Nacional de Infraestructura 2014-2018	19
V.4.	Programa de Inversiones en Infraestructura de Transporte y Comunicaciones 2013-2018	20
VI.	SÍNTESIS EJECUTIVA DEL PROYECTO	22
VII.	ACCIONES REALIZADAS	26
VII.1.	Justificación del proyecto	26
VII.2.	Planeación	27
VII.2.1.	Viabilidad técnica	27

Contenido

VII.2.2.	Autorizaciones para el proyecto	27
VII.2.3.	Oficio de aspectos relevantes	29
VII.2.4.	Información de contratos con terceros	29
VII.3.	Adjudicación del Proyecto (Concurso)	30
VII.3.1.	Convocatoria	30
VII.3.2.	Bases	31
VII.3.3.	Consortios	34
VII.3.4.	Visita al sitio de las obras	34
VII.3.5.	Junta de información	35
VII.3.6.	Firma de planos	35
VII.3.7.	Entrega de Paquete de Documentación Legal y Financiera	35
VII.3.8.	Revisión Previa de la Documentación Legal y Financiera	35
VII.3.9.	Elaboración y Presentación de Propuestas	36
VII.3.9.1.	Garantías de Seriedad de las Propuestas	36
VII.3.9.2.	Presentación y Apertura de Propuestas Técnicas y Económicas	37
VII.3.9.3.	Evaluación de Propuestas Técnicas y Apertura de Propuestas Económicas	38
VII.3.9.4.	Evaluación de Propuestas Económicas	39
VII.3.10.	Fallo del Concurso	39
VII.4.	Actos posteriores al Fallo	40
VII.4.1.	Contrato de Cesión de Derechos	40
VII.4.2.	Contrato de Fideicomiso de Administración de la Autopista	40
VII.4.3.	Título de Concesión	41
VII.4.4.	Pago Inicial	41
VII.4.5.	Fianzas	41
VII.5.	Ejecución	41
VII.5.1.	Inicio de las Obras	41
VII.5.2.	Desarrollo de las Obras	43
VIII.	SEGUIMIENTO Y CONTROL	45
VIII.1.	Informes periódicos	45
VIII.2.	Resumen de las auditorías y atención de observaciones	46

Contenido

IX.	RESULTADOS Y BENEFICIOS ALCANZADOS E IMPACTOS IDENTIFICADOS	49
X.	RESUMEN EJECUTIVO DEL INFORME FINAL	51
XI.	ANEXOS	53
XI.1.	Justificación del Proyecto	53
XI.2.	Planeación	53
XI.3.	Adjudicación del Proyecto	53
XI.4.	Actos posteriores al fallo	56
XI.5.	Ejecución	56
XI.6.	Seguimiento y Control	57
XII.	APÉNDICES	58
XII.1.	Relación de Ilustraciones	58
XII.2.	Relación de Diagramas	58
XII.3.	Relación de Fotografías	58
XII.4.	Relación de Tablas	58
	GLOSARIO	60

I.

PRESENTACIÓN

I.1. Nombre y principales componentes del proyecto

Concesión para la construcción de la Autopista “Atizapán – Atlacomulco” en el Estado de México

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

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

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

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



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

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

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

Asimismo, una adecuada infraestructura reduce los costos para las empresas y los ciudadanos, lo que estimula la inversión privada y mejora la competitividad de nuestra economía. El PNI 2014-2018 estima un monto total de inversión, de manera conjunta con el sector privado, de 7.7 billones de pesos; es decir, más de la tercera parte del Producto Interno Bruto del país estimado para 2014, y así se convierte en el programa más ambicioso que se ha desarrollado en México.

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

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

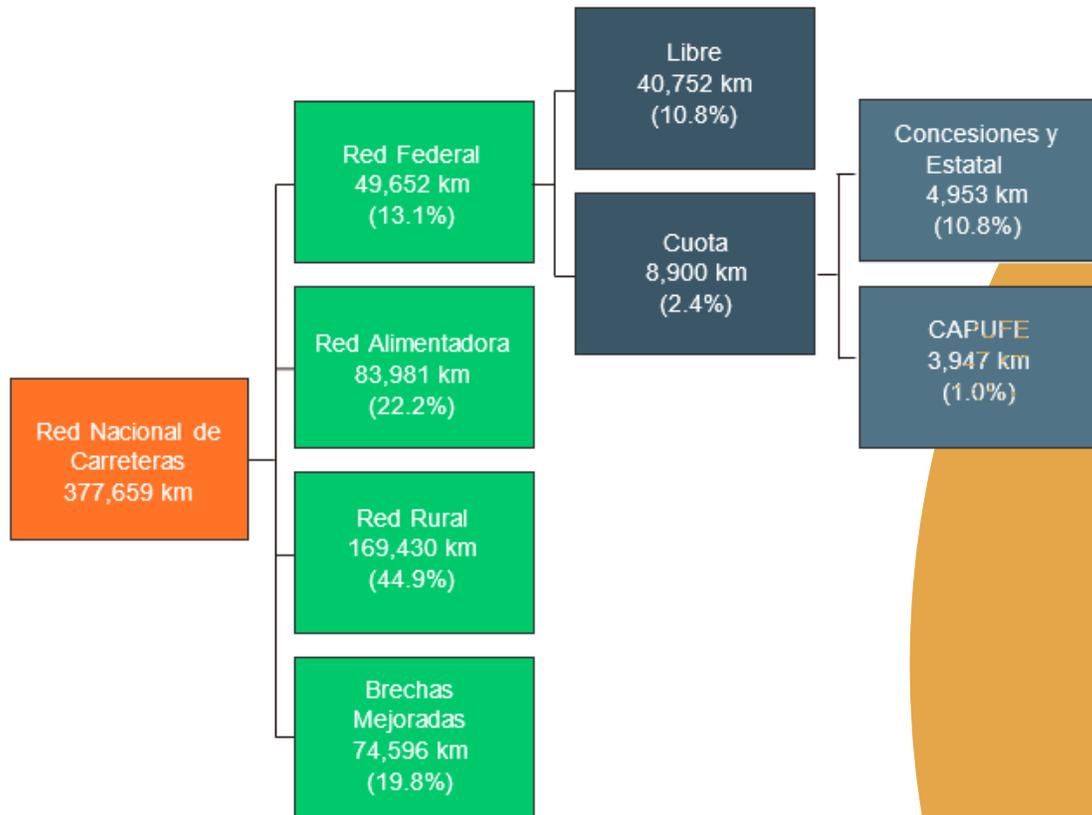
Por lo tanto, en la planificación de infraestructura de comunicaciones y transportes se debe tener un enfoque en el cual se priorice el equilibrio entre los modos de transportes, dominado por la carretera, y la optimización funcional del conjunto de los sistemas de transportes y comunicaciones.

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

De esta manera, el PNI 2014-2018 es el instrumento de vinculación de los sectores estratégicos de la economía, que permitirá que los esfuerzos de innovación y mantenimiento de infraestructura se concreten en una lógica transversal más dinámica que favorezca la atracción hacia el país y, en consecuencia, el interés de los inversionistas nacionales y extranjeros al respecto, propiciando con ello que los ingresos generados por las mismas sean fuente de bienestar social.²

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

Diagrama 1. Composición de la Red Nacional de Carreteras 2012



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

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

La red carretera, se encuentra conformada por 15 corredores carreteros, situados entre los dos océanos y las fronteras norte y sur del país, en la actual Administración 2013-2018, se programó el inicio del decimoquinto corredor que conectará a Salina Cruz, en el estado de Oaxaca con Tepic, Nayarit, por la costa del Pacífico, actualmente, siete de estos corredores se encuentran modernizados en su totalidad.³

Estos corredores presentan en conjunto un considerable avance en su grado de modernización a altas especificaciones, lo que contribuye a que la gran mayoría de la red registre niveles de servicio adecuado, sin embargo, existe el riesgo de que estos niveles se deterioren una vez que los flujos de carga se incrementen y las regiones del país se desarrollen.

Ilustración 1. Situación de corredores troncales



Fuente: Anuario Estadístico Sector Comunicaciones y Transportes, 2016

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

Tabla 1. Composición de la Red Nacional de Carreteras 2018

LONGITUD DE LA RED^{1/}

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

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

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

Fuente: SCT, Subsecretaría de Infraestructura.

En este sentido en materia de construcción y modernización de la infraestructura carretera del país, de diciembre de 2012 (377,659 km. de longitud) a junio de 2018

(397,993 km. de longitud), se alcanzó un avance total de 20,334 km. en la presente administración.

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

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

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

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

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

I.1.1. Principales características técnicas del proyecto

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

Originalmente la construcción de esta vialidad, fue proyectada para una velocidad de 110 km/hr, con capacidad para alojar 4 carriles de circulación, los cuales incluyen acotamientos, 5 entronques (Chiluca, Villa del Carbón, Ixtlahuaca, La Luna y Atlacomulco), 2 túneles, 12 viaductos, una autopista tipo A4 y 74 km. de terreno lomerío y plano.

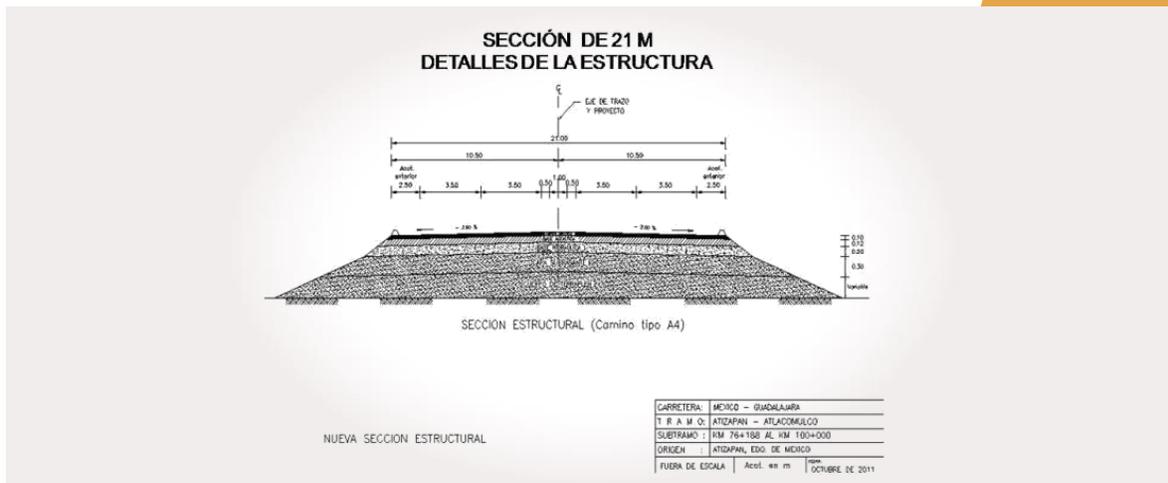
Una vez iniciada la construcción de la autopista, las especificaciones del proyecto sufrieron algunas modificaciones quedando de la siguiente forma:

Tabla 2. Información General del Proyecto

DATOS GENERALES DEL PROYECTO			
TIPO	A-4	LONGITUD	74 KM.
ANCHO DE CORONA	21.0 M.	TRAMO	20+931 AL 90+601
ANCHO DE CALZADA	14.0 M.	TIPO DE TERRENO	MONTAÑOSO
VEL. DEL PROYECTO	110 Km/Hr.	TIPO DE PAVIMENTO	CARPETA ASFÁLTICA
PLAZAS DE COBRO	2	ESTRUCTURAS	67
ENTRONQUES	4	TUNELES	3
INVERSIÓN TOTAL ESTIMADA	\$5,859.94 MDP		

Fuente: Informe quincenal del Ingeniero Independiente del 15 de octubre de 2016

Ilustración 4. Sección transversal del proyecto



Detalle estructural de corte transversal.

Fuente: Dirección General de Desarrollo Carretero de la SCT.

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

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

I.4. Unidades Administrativas participantes

La construcción de la Autopista Atizapán-Atlacomulco, se efectuó a través de una Concesión que la SCT llevo a cabo mediante la Dirección General de Desarrollo Carretero, con el apoyo de sus Direcciones Generales Adjuntas de Formulación de Proyectos y de Seguimiento de Concesiones de Autopistas y la Dirección de Asuntos Jurídicos y Legales, conforme a las atribuciones que le fueron conferidas en el artículo 20 del Reglamento Interior de esa Dependencia, que se citan a continuación:

- 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 en los términos establecidos en los títulos de concesión.
- Integrar bancos de datos y herramientas analíticas auxiliares para el manejo de caminos y puentes concesionados.
- Coordinar las acciones de carácter técnico tendentes a la liberación del derecho de vía en obras susceptibles de concesión, con la participación de los Centros SCT y, en su caso, de las autoridades competentes en las entidades federativas, y coadyuvar para que los trámites relativos a la adquisición,

ocupación y regularización del derecho de vía se lleven a cabo de acuerdo con las disposiciones aplicables.

I.5. Nombre del Titular

Gerardo Ruíz Esparza
Secretario de Comunicaciones y Transportes.

II.

FUNDAMENTO LEGAL Y OBJETIVO DEL LIBRO BLANCO

II.1. Fundamento legal

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

II.2. Objetivo del Libro Blanco

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



ANTECEDENTES

Hasta el año de 2011, los vehículos que tenían como origen la Zona Metropolitana de la Ciudad de México (ZMCM), o lugares como Puebla, Morelos, Veracruz, Oaxaca y Guerrero y como destino ciudades como Guadalajara, Tepic, Morelia, etc., y viceversa, debían cruzar la zona centro del país, principalmente quienes deben de trasladarse desde la ZMCM, hasta el área de Atlacomulco para poder llegar desde sus orígenes hasta sus destinos.

Principalmente había tres rutas para llegar desde la ZMCM hasta Atlacomulco y viceversa, de las tres rutas mencionadas entre origen y destino eran relativamente costosas, ya que la primera de ellas implica una distancia de al menos 135 km., pues era necesario viajar desde el área de Atizapán hacia el centro de la ciudad y tomar la carretera Naucalpan - Toluca; mientras que las otras dos, si bien tienen una distancia relativamente menor, 72.6 y 104.7 km. respectivamente, pasan por diferentes poblados donde se mezclaban con el tránsito local, lo que les hace aumentar considerablemente sus Costos Generalizados de Viaje (CGV), independientemente de cualquiera de las tres rutas que transitaran.

Para atender esta la problemática en beneficio de los usuarios, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), a través de la Dirección General de Desarrollo Carretero, tuvo a bien proponer la construcción de la autopista Atizapán-Atlacomulco.

Esta autopista no sólo aportaría el beneficio de disminuir los CGV para los vehículos que utilizaran directamente el proyecto; si no que, implicaría menores CGV para los vehículos que no cambian de ruta, pues aumentarían las velocidades promedio en las horas de congestión. Además, tendría diferentes entronques, lo que permitiría la incorporación o desincorporación de los vehículos que tengan orígenes y destinos intermedios.

IV.

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

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

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

Ley de Planeación.

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

Ley Orgánica de la Administración Pública Federal.

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

Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.

En los artículos 1, 2, fracción I, inciso c), 5, fracciones I, III y IX, 6, 7, 10, 15, 22, 23,30, 32, 62 74, 77, 78 y 79, se regula la construcción, operación, explotación, conservación y mantenimiento de los caminos y puentes que constituyen las vías generales de comunicación; así como las atribuciones para planear, formular y conducir las políticas y programas para el desarrollo de los caminos, puentes, servicios de autotransporte federal y sus servicios auxiliares; además de otorgar las concesiones mediante títulos y permisos a que se refiere la Ley, hasta por un plazo de 30 años, vigilar su cumplimiento, resolver sobre su revocación o terminación en su caso, y la resolución de las prórrogas, mismas que pueden ser solicitadas en cualquier momento durante su vigencia, cuando se presenten causas que lo justifiquen, no atribuibles a los concesionarios, entre los que se incluyan demoras en la liberación del Derecho de Vía.

Ley General de Bienes Nacionales.

Conforme a los artículos 3, fracción II, 6, fracción II, 7, fracción XI, 16, 18, 19, 28 fracción V, 72, 73 y 76, señala que son bienes de uso común los que se encuentran sujetos al régimen de dominio público de la Federación, entre ellos: Los caminos, carreteras, puentes y vías férreas que constituyen vías generales de comunicación, con sus servicios auxiliares; además de facultar a la Dependencia para otorgar concesiones y prorrogas 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 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.

Alineación de Objetivos Sectoriales al PND

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

Fuente: Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018.

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

Diagrama 4. Estrategia 1.1

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

Fuente: Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes.

V.3. Programa Nacional de Infraestructura 2014-2018

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

Diagrama 5. 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:

- 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)

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



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

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

Dentro de los principales proyectos de inversión mencionados en el Programa Nacional de Infraestructura 2014 - 2018, se encuentra la Autopista Atizapán – Atlacomulco, en el Estado de México como una carretera fundamental en la región centro del país, ya que representa una alternativa a las carreteras México – Querétaro y México – Toluca las cuales se encuentran saturadas, complicando el acceso a la Ciudad de México.

Su construcción se estimó iniciar en 2014 y finalizar en 2016. Para llevar el proyecto a cabo se invertirían aproximadamente 5,860 mdp, beneficiando a los usuarios con vías de acceso alternas al DF y reduciría así el tiempo de traslado hacia la zona occidente del país.¹

¹ Programa Nacional de Infraestructura 2014-2018.

VI.

SÍNTESIS EJECUTIVA DEL PROYECTO

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

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

La Autopista de altas especificaciones Atizapán-Atlacomulco en el Estado de México, consiste en construir, operar, explotar, conservar y mantener por 30 años, contados a partir de la fecha de inicio de vigencia de la concesión incluyendo el uso y aprovechamiento del derecho de vía, sus servicios auxiliares y el conjunto de actividades que la Concesionaria está obligada a llevar a cabo en los términos establecidos en el Título de Concesión.

La obra tiene una longitud de 74.0 km. orientada al tránsito con destino y origen en el occidente del país, con salida y acceso a los usuarios del noroeste de la Zona Metropolitana Ciudad de México, complementando el enlace directo entre México - Morelia – Guadalajara y cuenta con cuatro carriles de circulación, tiene impacto regional en las autopistas Atlacomulco – Maravatío – Guadalajara, Chamapa – Lechería y Libramiento Norte de La Ciudad de México, con un costo de obra de \$5,859.94 millones de pesos.

La autopista Atizapán-Atlacomulco, es una carretera estratégica en la región centro del país, ya que representa una alternativa a las carreteras de México-Querétaro y México-Toluca las cuales se encuentran saturadas.

Esta autopista beneficia a 1.3 millones de habitantes de la región al reducir el tiempo de trayecto de 2 horas 45 minutos.

Se estimó una capacidad inicial de 10 mil vehículos diarios y una tarifa de \$148.00, en su construcción generaría 6,700 empleos directos, así como cerca de 11,500 indirectos.

También beneficiará directamente a los estados de México, Michoacán, Jalisco y el Distrito Federal ahora Ciudad de México, en términos de conectividad, disminución de tiempos en los traslados, comodidad y seguridad a los usuarios, ya que permitirá el desarrollo de una logística multimodal que genere costos competitivos, mejore la seguridad e impulse el desarrollo económico y social de la región y resto del país.

Ubicación física del proyecto.

La autopista inicia en el km. 19+620 de entronque Chiluca, ubicado en el Km. 14+500 de la Autopista Chamapa-Lechería y termina en el km. 100+046 del Entronque Atlacomulco, ubicado en la confluencia de las Autopistas Atlacomulco-Maravatío, Libramiento Norte de la Ciudad de México y de la Carretera Federal Atlacomulco-Palmillas, en el Estado de México.

La Convocatoria del Concurso Público Internacional No.00009076-003-13 se publicó en el Diario Oficial de la Federación el día 31 de octubre de 2013. En el proceso se registraron un total de 28 Participantes; 3 de los cuales presentaron Propuestas y 11 Participantes ofrecieron carta de disculpa.

El día 7 de marzo de 2014, los siguientes Participantes presentaron Propuestas:

1. Coconal, S.A.P.I., de C.V. en consorcio con Operadora de Autopistas, S.A. de C.V.
2. Promotora de Desarrollo de América Latina, S.A. de C.V. (Ideal)
3. OHL México, S.A.B. de C.V. (OHL)

Derivado de la revisión de los aspectos técnicos y conforme al Acto de Fallo de Evaluación Técnica y Apertura de Propuestas Económicas de fecha 18 de marzo de 2014, las siguientes propuestas fueron desechadas:

- Coconal, la propuesta presentada por el Concursante correspondía a un proyecto de infraestructura carretera diferente al objeto del Concurso, por lo que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes no tuvo a la vista los elementos requeridos en las Bases Generales de Concurso y que eran necesarios para evaluar la viabilidad técnica de la Propuesta.

Durante el Acto de Fallo Técnico de misma fecha, se devolvió su Propuesta Económica debidamente cerrada.

Las dos Propuestas que pasaron a la revisión económica fueron:

- Ideal.
- OHL.

En ese mismo suceso, se hizo del conocimiento de los Concursantes, los montos

de obra y de Pago Inicial ofrecido de cada Concurstante, quedando de la siguiente manera:

- Ideal: Costo de las obras (sin IVA): \$6,699'976,700.00
Pago Inicial ofrecido: \$610'265,777.77
- OHL: Costo de las obras (sin IVA): \$5,859'939,580.00
Pago Inicial ofrecido: \$530'000,000.00

El resultado de la etapa de revisión fue el siguiente:

Ideal. Esta Propuesta Económica fue desechada, debido a que la información relativa a los precios de construcción no fue presentada debidamente por el Concurstante; las Bases Generales del Concurso solicitaron que al menos el 80 por ciento de los precios de construcción se desglosaran y el participante solo presentó el desglose del 57 por ciento.

La Propuesta Económica de OHL, fue calificada solvente, al cumplir con todos los requisitos establecidos en las Bases Generales de Concurso, por lo que fue declarada ganadora.

OHL México, S.A.B. de C.V., cumpliendo las obligaciones derivadas del fallo del concurso constituyó la Sociedad Mercantil de propósito específico bajo la razón de Concesionaria AT-AT, S.A. de C.V., mediante testimonio de la escritura pública número 31,525 de fecha 7 de abril de 2014.

El 25 de abril de 2014, el Lic. Gerardo Ruiz Esparza, Titular de la SCT, formalizó en favor de la "Concesionaria AT-AT, S.A. de C.V.", el Título de Concesión.

En esa misma fecha, la Concesionaria AT-AT, S.A. de C.V., cumpliendo con lo estipulado en la condición trigésima, inciso a) del Título de Concesión, realizó el depósito del pago inicial y entregó las Fianzas correspondientes para garantizar la correcta ejecución y terminación de las obras de la Autopista, así como también el cumplimiento de la totalidad de las obligaciones a su cargo derivadas del Título de Concesión.

Con fecha 21 de abril de 2014, formaliza el Contrato de Fideicomiso Irrevocable de Inversión, Administración y Fuente de Pago No. F/1760 con Banco Monex, S. A., Institución de Banca Múltiple, Monex Grupo financiero, para administrar la totalidad de los recursos aportados por la Concesionaria.

El 19 de agosto de 2015, la SCT, tiene a bien entregar a la Concesionaria la primera de cuatro entregas del Derecho de Vía.

Finalmente, con fecha 31 de marzo de 2016 mediante el Oficio 3.4. 0319, emitido por la Dirección General de Desarrollo Carretero, se concede la autorización del Inicio de construcción de la Autopista.

Actualmente la autopista continua su proceso de construcción en apego a los proyectos ejecutivos, programas de construcción y de inversión, utilizando los materiales y procedimientos técnicos requeridos en los ordenamientos y técnicas aprobados en el proyecto ejecutivo; en cumplimiento a lo establecido en las diversas disposiciones normativas que le son aplicables.

VII.

ACCIONES REALIZADAS

VII.1. Justificación del proyecto

La Subsecretaría de Infraestructura a través de la Dirección General de Desarrollo Carretero de la SCT, elaboró la justificación del proyecto para la construcción de la “Autopista Atizapán-Atlacomulco”; y así llevar a cabo el procedimiento de contratación mediante concurso público para otorgar la concesión correspondiente.

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

Originalmente la construcción de esta vialidad, fue proyectada para una velocidad de 110 km/hr, con capacidad para alojar 4 carriles de circulación, los cuales incluyen acotamientos, 5 entronques (Chiluca, Villa del Carbón, Ixtlahuaca, La Luna y Atlacomulco), 2 túneles, 12 viaductos, una autopista tipo A4 y 74 km. de terreno lomerío y plano.

Una vez iniciada la construcción de la autopista, las especificaciones del proyecto sufrieron algunas modificaciones quedando de la siguiente forma: (Tabla 3)

Tabla 3. Datos Generales de la Autopista

INFORMACIÓN GENERAL DEL PROYECTO			
TIPO	A-4	LONGITUD	74 KM.
ANCHO DE CORONA	21.0 M.	TRAMO	20+931 AL 90+601
ANCHO DE CALZADA	14.0 M.	TIPO DE TERRENO	MONTAÑOSO
VEL. DEL PROYECTO	110 Km/Hr.	TIPO DE PAVIMENTO	CARPETA ASFÁLTICA
PLAZAS DE COBRO	2	ESTRUCTURAS	67
ENTRONQUES	4	TUNELES	3
INVERSIÓN TOTAL ESTIMADA	\$5,859.94 MDP		

Fuente: Informe quincenal del Ingeniero Independiente del 15 de octubre de 2016.

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 “Estudio de Evaluación Socioeconómica para la construcción, operación y mantenimiento de la autopista Atizapán–Atacomulco”, del programa y proyecto de inversión, en donde mostró que era susceptible de generar beneficio social a la población, ya que se consideró que es socialmente rentable. ([Anexo AA VII.2.1](#))

Aunado a lo anterior, el documento denominado Análisis Costo Beneficio, elaborado por la SCT citó: “La evaluación del proyecto de construcción de la Autopista, indica que es una obra de infraestructura económicamente rentable.

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

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

VII.2.2. Autorizaciones para el proyecto

De acuerdo con el tipo de proyecto, la SCT realizó los estudios de carácter federal, estatal y municipal, que se requerían en la normatividad aplicable.

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 Protección al Ambiente (en lo subsecuente LGEEPA) y demás disposiciones aplicables, en relación a 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.

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

Por lo que, conforme a lo establecido en la normatividad antes citada, la Dirección General de Carreteras Federales de la SCT, mediante oficio 0105.201.061 de fecha 27 de enero de 2003, presentó una Manifestación de Impacto Ambiental (MIA) en su modalidad de Regional correspondiente al proyecto, para su evaluación y dictaminación en materia de Impacto Ambiental, así como la solicitud de Cambio de Uso de Suelo de Forestal a Vías Generales de Comunicación.

Obteniendo como respuesta la aprobación condicionada a la correcta aplicación de medidas de prevención, mitigación, restauración o compensación para minimizar las afectaciones de tipo ambiental que el proyecto pudiera ocasionar durante las etapas de su desarrollo, con una vigencia de dos años para llevar a cabo la preparación del sitio de las obras y de 25 años para la operación y mantenimiento, mediante el oficio de la Dirección General de Impacto y Riesgo Ambiental S.G.P.A.-DGIRA.-DIA. -01143.03, de fecha 20 de junio de 2003. ([Anexo AA VII.2.2](#))

La SCT cuenta también con un segundo dictamen de la Manifestación de Impacto Ambiental (MIA) Regional, con aprobación más actualizada mediante el oficio No. S.G.P.A./DGIRA.DG.6576.10 de fecha 14 de septiembre de 2010, emitido por el Ing. Eduardo Enrique González Hernández, Director General de Impacto y Riesgo Ambiental, dependiente de la Subsecretaría de Gestión para la Protección Ambiental, SEMARNAT, el cual es favorable ya que el impacto es moderado y no afecta flora o fauna restringida por la SEMARNAT.

Para este proyecto en particular, no se tramitó registro ante la SHCP debido a que no requirió recursos públicos para su realización, ya que de acuerdo con el artículo 34 Fracción III de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, la infraestructura que no requiere recursos públicos federales para su construcción, ya sean fiscales (PEF) o Fondo Nacional de Infraestructura (FONADIN), no necesita registrarse ante la SHCP. ([Anexo AA VII. 2.3](#))

Posteriormente, la SCT adquirió 1,229 predios necesarios para la liberación del derecho de vía, a fin de que se diera inicio al proceso de adjudicación de la

concesión. ([Anexo AA VII. 2.4](#))

VII.2.3. Oficio de aspectos relevantes

El oficio de aspectos relevantes no lo llevó a cabo la SCT, toda vez que la Concesionaria es la que aporta todos los recursos económicos para la realización de este proyecto.

VII.2.4. Información de contratos con terceros

Para la elaboración de todos los estudios presentados por la SCT citados en páginas anteriores, la Dependencia celebró un total de 11 contratos con terceros, conforme a lo señalado en la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, como se detalla a continuación: ([Anexo AA VII. 2.5](#))

Tabla 4. Relación de contratos con terceros

Núm. de contrato	Objeto	Proveedor	Monto (\$)	Vigencia
13-O-CF-A-024-Y-0-13	"ASESORÍA FINANCIERA PARA LA ESTRUCTURACIÓN DEL PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DE LA AUTOPISTA ATIZAPÁN-ATLACOMULCO"	Gulesserian Consultores, S.C.	\$2,496,084.58	13/12/2013 al 10/06/2014
13-O-CF-A-025-Y-0-13	CONTINUACIÓN DE LA LIBERACIÓN DEL DERECHO DE VÍA DE LAS ÁREAS FALTANTES, ASÍ COMO LA REVISIÓN COMPLEMENTO E INTEGRACIÓN DE EXPEDIENTES DERIVADOS POR LA LIBERACIÓN DEL DERECHO DE VÍA DE LA CARRETERA ATIZAPÁN - ATLACOMULCO KM. 19+360 AL 30+252 Y CONTINUACIÓN DE LA LIBERACIÓN DEL DERECHO DE VÍA DE LAS ÁREAS FALTANTES, ASÍ COMO LA REVISIÓN COMPLEMENTO E INTEGRACIÓN DE EXPEDIENTES DERIVADOS POR LA LIBERACIÓN DEL DERECHO DE VÍA DE LA CARRETERA ATIZAPÁN - ATLACOMULCO KM. 30+252 AL 41+900	Mediciones y Soluciones Agrarias, S.C.	\$8,591,873.37	20/12/2013 al 15/09/2014
13-O-CF-A-026-Y-0-13	"ASESORÍA LEGAL PARA LA ESTRUCTURACIÓN DEL PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DE LA AUTOPISTA ATIZAPÁN - ATLACOMULCO"	Nader, Hayaux y Goebel, S.C.	\$2,155,172.41	13/12/2013 al 10/06/2014
14-O-CD-A-025-Y-0-14	"ESTUDIO HIDROGEOLOGICO PARA EVALUAR EL IMPACTO AMBIENTAL QUE TENDRÁ LA CONSTRUCCIÓN DEL TRAMO CARRETERO ATIZAPÁN - ATLACOMULCO DEL KM. 35+000 AL 65+000, MUNICIPIO VILLA DEL CARBÓN, EN EL ESTADO DE MÉXICO"	Moro Ingeniería, S.C.	\$445,050.00	03/06/2014 al 01/08/2014

Núm. de contrato	Objeto	Proveedor	Monto (\$)	Vigencia
14-O-CD-A-030-Y-0-14	"CONTINUACIÓN DE LOS TRABAJOS DE LIBERACIÓN DEL DERECHO DE VÍA PARA LA CONSTRUCCIÓN DE LA AUTOPISTA ATIZAPÁN - ATLACOMULCO"	GAP LAND, S.A. de C.V.	\$11,999,173.69	11/06/2014 al 15/12/2014
14-I-CD-A-049-Y-0-14	"MODIFICACIÓN DE LA MANIFESTACIÓN DEL IMPACTO AMBIENTAL MODALIDAD REGIONAL DEL PROYECTO DENOMINADO "CARRETERA MÉXICO - GUADALAJARA, TRAMO ATIZAPÁN- ATLACOMULCO", ESTUDIO TÉCNICO JUSTIFICATIVO PARA EL CAMBIO DE USO DE SUELO EN TERRENOS FORESTALES DEL PROYECTO DENOMINADO "CARRETERA MÉXICO - GUADALAJARA, TRAMO ATIZAPÁN- ATLACOMULCO"	Grupo Selome, S.A. de C.V.	\$2,759,542.45	04/07/2014 al 01/09/2014
14-I-CF-A-001-Y-0-14	"ASESORÍA TÉCNICA PARA LA ESTRUCTURACIÓN DEL PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DE LA AUTOPISTA ATIZAPÁN - ATLACOMULCO"	Orva Ingeniería, S.A. de C.V.	\$4,279,670.45	14/01/2014 al 18/06/2014
14-O-CF-A-019-Y-0-14	"TRABAJOS DE ASESORÍA TÉCNICA ESPECIALIZADA EN EL SEGUIMIENTO AL CUMPLIMIENTO DE LOS COMPROMISOS Y OBLIGACIONES SEÑALADAS EN EL TÍTULO DE CONCESIÓN, DURANTE LA ETAPA DE CONSTRUCCIÓN, DE LA AUTOPISTA ATIZAPÁN - ATLACOMULCO"	URBA INGENIERÍA, S.A. DE C.V.	\$11,144,577.57	27/08/2014 al 31/07/2016
15-O-CF-A-009-Y-0-15	"LIBERACIÓN DEL DERECHO DE VÍA DE ATIZAPÁN -ATLACOMULCO DEL SUBTRAMO DEL KM 56+000 AL 75+500"	GAP LAND, S.A. de C.V.	\$5,337,396.85	22/01/2015 al 27/07/2015
15-O-CF-A-034-Y-0-15	"REALIZAR LOS TRABAJOS DE LA LIBERACIÓN DEL DERECHO DE VÍA DE LAS ÁREAS ADICIONALES, ÁREAS POR MODIFICACIÓN DEL PROYECTO DE LA AUTOPISTA ATIZAPÁN - ATLACOMULCO"	ALTER LAND CONSULTING & RISK RATING MÉXICO, S.A. DE C.V.	\$5,780,465.34	17/10/2015 al 07/01/2016
16-O-CD-A-026-Y-0-16	"REALIZAR LOS TRABAJOS DE LIBERACIÓN DEL DERECHO DE VÍA DEL PROYECTO ATIZAPÁN - ATLACOMULCO - TRAMO DEL KM. 46+851.58 AL KM. 56+000"	LDV CONSULTORÍA, S.A. DE C.V.	\$3,534,091.31	09/05/2016 al 31/08/2016

Fuente: Dirección General de Desarrollo Carretero de la SCT

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

VII.3. Adjudicación del Proyecto (Concurso)

VII.3.1. Convocatoria

El Director General de Desarrollo Carretero de la SCT, con oficio número 3.4.001594 de fecha 23 de octubre de 2013 ([Anexo AA VII.3.1](#)) remitió al Director General de Comunicación Social de la SCT, en archivo impreso y electrónico, la Convocatoria Pública Internacional número 03, para solicitar realizar el trámite de la publicación en el Diario Oficial de la Federación (en lo subsecuente DOF), así como en un diario de mayor circulación nacional y en uno en el Estado de México.

El 31 de octubre de 2013, se publicó en el DOF la Convocatoria Pública Internacional número 03 relativo al concurso público internacional número 00009076-03-13, para el otorgamiento de la concesión de jurisdicción federal para construir, operar, explotar, conservar y mantener la autopista de altas especificaciones “Autopista Atizapán-Atlacomulco”, en el Estado de México, en la que se establecieron los términos y condiciones para participar en dicho concurso. ([Anexo AAVII.3.1.2](#)).

VII.3.2. Bases

Las Bases Generales de Concurso ([Anexo AA VII.3.2](#)) se pusieron a disposición del público en general a partir del 31 de octubre y hasta el 29 de noviembre de 2013, en las oficinas de la Dirección General Adjunta de Formulación de Proyectos de la Dirección General de Desarrollo Carretero de la SCT, en un horario de las 9:00 a las 13:30 hrs., ubicadas en Avenida Insurgentes Sur número 1089, 10° piso, Ala Poniente, Colonia Nochebuena, Código Postal 03720, en la entonces Delegación Benito Juárez, Distrito Federal ahora Ciudad de México.

El costo de dichas bases fue de \$25,000.00 con IVA incluido y el pago se realizó mediante cheque expedido a favor de la Tesorería de la Federación.

La Dirección General de Desarrollo Carretero de la SCT por conducto de la Coordinación de Concesiones de la SCT, emitió los recibos a 28 personas físicas y morales con los cuales entregó las Bases Generales de Concurso y formatos, previó pago de derechos de las mismas.

Tabla 4. Relación de Recibos de Pago de Derechos

Con	Empresa	Pago de Derechos por la compra de Bases	Anexo
1	Gami Ingeniería e Instalaciones, S.A. de C.V.	Recibo de Pago de Derechos, Productos, Aprovechamientos e IVA, con número de Folio 664130000210, emitido el 7 de noviembre de 2013.	Anexo AA VII.3.2.1
2	ISOLUX, Infraestructure Netherlands, B.V.	Recibo de Pago de Derechos, Productos, Aprovechamientos e IVA, con número de Folio 664130000211, emitido el 8 de noviembre de 2013	Anexo AA VII.3.2.2
3	OHL, México, S.A.B. de C.V.	Recibo de Pago de Derechos, Productos, Aprovechamientos e IVA, con número de Folio 664130000212, emitido el 8 de	Anexo AA VII.3.2.3

Con	Empresa	Pago de Derechos por la compra de Bases	Anexo
		noviembre de 2013	
4	FCC Construcciones, S.A de C.V.	Recibo de Pago de Derechos, Productos, Aprovechamientos e IVA, con número de Folio 664130000213, emitido el 12 de noviembre de 2013.	Anexo AA VII.3.2.4
5	Red de Carreteras de Occidente, S.A.B. de C.V.	Recibo de Pago de Derechos, Productos, Aprovechamientos e IVA, con número de Folio 664130000214, emitido el 12 de noviembre de 2013.	Anexo AA VII.3.2.5
6	México Compañía Constructora S.A. de C.V.	Recibo de Pago de Derechos, Productos, Aprovechamientos e IVA, con número de Folio 664130000215, emitido el 12 de noviembre de 2013.	Anexo AA VII.3.2.6
7	Controladora de Operaciones de Infraestructura, S.A. de C.V.	Recibo de Pago de Derechos, Productos, Aprovechamientos e IVA, con número de Folio 664130000216, emitido el 12 de noviembre de 2013.	Anexo AA VII.3.2.7
8	Promotora del Desarrollo de América Latina, S.A. de C.V.	Recibo de Pago de Derechos, Productos, Aprovechamientos e IVA, con número de Folio 664130000217, emitido el 12 de noviembre de 2013.	Anexo AA VII.3.2.8
9	Concesiones y Mantenimiento Aldesem, S.A. de C.V.	Recibo de Pago de Derechos, Productos, Aprovechamientos e IVA, con número de Folio 664130000218, emitido el 7 de noviembre de 2013.	Anexo AA VII.3.2.9
10	Omega Construcciones Industriales, S.A. de C.V.	Recibo de Pago de Derechos, Productos, Aprovechamientos e IVA, con número de Folio 664130000219, emitido el 12 de noviembre de 2013.	Anexo AA VII.3.2.10
11	Operación y Conservación de Autopistas Concesionadas, S.A. de C.V.	Recibo de Pago de Derechos, Productos, Aprovechamientos e IVA, con número de Folio 664130000220, emitido el 12 de noviembre de 2013.	Anexo AA VII.3.2.11
12	Acciona Infraestructuras México, S.A. de C.V.	Recibo de Pago de Derechos, Productos, Aprovechamientos e IVA, con número de Folio 664130000224, emitido el 13 de noviembre de 2013.	Anexo AA VII.3.2.12
13	Constructora Norberto Odebretcht, S.A.	Recibo de Pago de Derechos, Productos, Aprovechamientos e IVA, con número de Folio 664130000225, emitido el 14 de noviembre de 2013.	Anexo AA VII.3.2.13
14	COCONAL, S.A.P.I. de C.V.	Recibo de Pago de Derechos, Productos, Aprovechamientos e IVA, con número de Folio 664130000226, emitido el 14 de noviembre de 2013.	Anexo AA VII.3.2.14

Con	Empresa	Pago de Derechos por la compra de Bases	Anexo
15	Constructora y Pavimentadora Vise, S.A. de C.V.	Recibo de Pago de Derechos, Productos, Aprovechamientos e IVA, con número de Folio 664130000228, emitido el 14 de noviembre de 2013.	Anexo AA VII.3.2.15
16	Sacyr Concesiones México, S.A. de C.V.	Recibo de Pago de Derechos, Productos, Aprovechamientos e IVA, con número de Folio 664130000229, emitido el 15 de noviembre de 2013.	Anexo AA VII.3.2.16
17	INVEX Infraestructura 3, S.A.P.I. de C.V.	Recibo de Pago de Derechos, Productos, Aprovechamientos e IVA, con número de Folio 664130000230, emitido el 20 de noviembre de 2013.	Anexo AA VII.3.2.17
18	AZVI COINTER de México, S.A. de C.V.	Recibo de Pago de Derechos, Productos, Aprovechamientos e IVA, con número de Folio 664130000233, emitido el 20 de noviembre de 2013.	Anexo AA VII.3.2.18
19	Tradeco Infraestructura, S.A. de C.V.	Recibo de Pago de Derechos, Productos, Aprovechamientos e IVA, con número de Folio 664130000236, emitido el 21 de noviembre de 2013.	Anexo AA VII.3.2.19
20	Construcciones RUBAU, S.A.	Recibo de Pago de Derechos, Productos, Aprovechamientos e IVA, con número de Folio 664130000237, emitido el 21 de noviembre de 2013.	Anexo AA VII.3.2.20
21	Mota-Engil México, S.A. de C.V.	Recibo de Pago de Derechos, Productos, Aprovechamientos e IVA, con número de Folio 664130000238, emitido el 22 de noviembre de 2013.	Anexo AA VII.3.2.21
22	Promotora y Operadora de Infraestructura, S.A.B. de C.V.	Recibo de Pago de Derechos, Productos, Aprovechamientos e IVA, con número de Folio 664130000239, emitido el 22 de noviembre de 2013.	Anexo AA VII.3.2.22
23	Grupo Copris, S.A. de C.V.	Recibo de Pago de Derechos, Productos, Aprovechamientos e IVA, con número de Folio 664130000240, emitido el 27 de noviembre de 2013.	Anexo AA VII.3.2.23
24	Grupo Mexicano de Desarrollo, S.A.B.	Recibo de Pago de Derechos, Productos, Aprovechamientos e IVA, con número de Folio 664130000241, emitido el 27 de noviembre de 2013.	Anexo AA VII.3.2.24
25	China Harbour Engineering Company México, S. de R.L. de C.V.	Recibo de Pago de Derechos, Productos, Aprovechamientos e IVA, con número de Folio 664130000242, emitido el 27 de noviembre de 2013.	Anexo AA VII.3.2.25
26	Asesoría y Construcciones Mexicanas, S.A. de C.V.	Recibo de Pago de Derechos, Productos, Aprovechamientos e IVA, con número de Folio 664130000244, emitido el 29 de noviembre de 2013.	Anexo AA VII.3.2.26

Con	Empresa	Pago de Derechos por la compra de Bases	Anexo
27	La Peninsular Compañía Constructora, S.A. de C.V.	Recibo de Pago de Derechos, Productos, Aprovechamientos e IVA, con número de Folio 664130000245, emitido el 29 de noviembre de 2013.	Anexo AA VII.3.2.27
28	Grupo Integradores CS, S.A. de C.V.	Recibo de Pago de Derechos, Productos, Aprovechamientos e IVA, con número de Folio 664130000246, emitido el 2 de diciembre de 2013.	Anexo AA VII.3.2.28

Fuente: Dirección General de Desarrollo Carretero de la SCT.

VII.3.3. Consorcios

Los siguientes participantes manifestaron haber celebrado un contrato consorcial privado.

Tabla 5. Relación de empresas en Consorcio

Concursante	En consorcio con:
Coconal, S.A.P.I. de C.V.	Operadora de Autopistas, S.A. de C.V.
Azvi Cointer de México, S.A. de C.V.	Azvi, S.A. y Azvi Concesiones, S.L.
Grupo Mexicano de Desarrollo, S.A.B.	GMD Ingeniería y Construcciones, S.A. de C.V., GMD Operadora de Autopistas, S.A. de C.V. y GMDIC, S.A. de C.V.
Constructora y Pavimentadora Vise, S.A. de C.V.	Construcciones Rubau, S.A., Invex Infraestructura 3, S.A.P.I. de C.V., Sacyr Concesiones México, S.A., y Jaguar Ingenieros Constructores S.A. de C.V.
Concesiones y Mantenimiento Aldesem, S.A. de C.V.	Construcciones Aldesem, S.A. de C.V., Sociedad Mexicana de Inversión en Infraestructura, S.A. de C.V., Tresalia Fondo de Infraestructura, 1 S.A.P.I., de C.V. y Vanguardia de Soporte, S.A. de C.V.

Fuente: Dirección General de Desarrollo Carretero.

VII.3.4. Visita al sitio de las obras

Conforme a lo dispuesto en los numerales 1.4 y 1.10 de las Bases Generales de Concurso, el 06 de diciembre de 2013 se llevó la visita al sitio donde se ejecutaron los trabajos, y se elaboró el acta administrativa participando en ella los servidores públicos de la SCT; así como los participantes del concurso. ([Anexo AA VII.3.4](#))

VII.3.5. Junta de información

En la Ciudad de México, en el entonces Distrito Federal, del día 19 de diciembre de 2013, y de conformidad a lo determinado en la convocatoria pública número 03, publicada en el DOF el 31 de diciembre y al oficio 3.4.1.1.674 del 17 de diciembre del mismo año, los servidores públicos autorizados adscritos a la Dirección General de Desarrollo Carretero de la SCT, en presencia de los participantes al concurso Público en cuestión, llevaron a cabo la Junta de Información, en la que se procedió a pasar lista de asistencia y posteriormente a hacer entrega en versión electrónica del formulario denominado “Formulario de preguntas, respuestas, sugerencias y aclaraciones”, conteniendo las respuestas formuladas por la SCT, a las preguntas realizadas y entregadas a dicha Dirección General por los participantes en tiempo y forma, del mismo modo, la segunda Junta de Información se llevó a cabo el día 29 de enero de 2014. ([Anexo AA VII.3.5](#)) y ([Anexo AA VII. 3.5.1](#))

Los participantes del concurso público internacional número 00009076-003-13, conforme a los plazos y términos estipulados en la Convocatoria Pública número 03, presentaron el anexo 4.1 denominado “Formulario de preguntas, respuestas, sugerencias y aclaraciones” en las oficinas que ocupa la Dirección General de Desarrollo Carretero de la SCT, en el cual manifestaron sus preguntas, mismas que fueron desahogadas en las Juntas de Información.

VII.3.6. Firma de planos

El 31 de enero 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 número 03, los servidores públicos facultados de la SCT y los participantes, procedieron a firmar los planos del proyecto “Autopista Atizapán-Atacomulco”, en el Estado de México. ([Anexo AA VII.3.6](#))

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

De acuerdo a lo dispuesto en los numerales 1.4 y 1.13 de las Bases Generales de Concurso, la Dirección de Concesiones Carreteras de la SCT, adscrita a la Coordinación de Concesiones de la Dirección General de Desarrollo Carretero de la SCT, recibió el escrito libre de 8 empresas participantes, mediante el cual solicitaron que se realizara la revisión previa de los paquetes que contenían la documentación Legal y Financiera. Cabe mencionar que, de acuerdo a lo señalado en las Bases, este acto era de carácter opcional. ([Anexo AA VII.3.7](#))

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

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

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

Con	Empresa	Comprobante de revisión previa	Anexo
1	Coconal, S.A.P.I. de C.V., en consorcio con Operadora de Autopistas, S.A. de C.V.	S/N de fecha 28 de enero de 2014.	Anexo AA VII.3.8
2	FCC, Construcción, S.A.	S/N de fecha 28 de enero de 2014.	Anexo AA VII.3.8.1
3	Promotora de Desarrollo de América Latina, S.A. de C.V.	S/N de fecha 28 de enero de 2014.	Anexo AA VII.3.8.2
4	Isolux Infrastructure Netherlands, B.V.	S/N de fecha 7 de febrero de 2014.	Anexo AA VII.3.8.3
5	OHL México, S.A.B. de C.V.	S/N de fecha 7 de febrero de 2014.	Anexo AA VII.3.8.4
6	Azvi Cointer de México, S.A. de C.V., en consorcio con Azvi, S.A. y Azvi Concesiones, S.L.	S/N de fecha 7 de febrero de 2014.	Anexo AA VII.3.8.5
7	Controladora de Operaciones de Infraestructura, S.A. de C.V.	S/N de fecha 7 de febrero de 2014.	Anexo AA VII.3.8.6
8	Promotora y Operadora de Infraestructura, S.A.B. de C.V.	S/N de fecha 7 de febrero de 2014.	Anexo AA VII.3.8.7

Fuente: Dirección General de Desarrollo Carretero.

VII.3.9. Elaboración y Presentación de Propuestas

VII.3.9.1. Garantías de Seriedad de las Propuestas

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

Tabla 9. Relación de participantes que entregaron Carta de Crédito

No. Consecutivo de Registro	Nombre del concursante	Institución bancaria	Anexo
1	Coconal, S.A.P.I. de C.V., en consorcio con Operadora de Autopistas, S.A. de C.V.	Carta de Crédito de Banamex.	Anexo AA VII.3.9.1
2	Programa de Desarrollo de América Latina, S.A. de C.V.	Carta de Crédito de HSBC.	Anexo AA VII.3.9.1.1

No. Consecutivo de Registro	Nombre del concursante	Institución bancaria	Anexo
3	OHL, México, S.A.B. de C.V.	Carta de Crédito de Banorte.	Anexo AA VII.3.9.1.2

Fuente: Dirección General de Desarrollo Carretero.

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

El 07 de marzo de 2014, para dar cumplimiento a lo dispuesto en la Convocatoria Pública Internacional número 03, se reunieron en las oficinas de la SCT los servidores públicos autorizados y los participantes del concurso, para realizar el acto de presentación y apertura de propuestas técnicas y económicas; quienes previamente se registraron en el orden del día, recibéndose 3 propuestas de los siguientes concursantes: ([Anexo AA VII.3.9.2](#))

1. Coconal, S.A.P.I., de C.V. en consorcio con Operadora de Autopistas, S.A. de C.V. (Coconal).
2. Promotora de Desarrollo de América Latina, S.A. de C.V. (Ideal).
3. OHL México, S.A.B. de C.V. (OHL).

Adicionalmente, a las propuestas antes mencionadas, se recibieron cartas de disculpas de 11 participantes, las cuales se detallan en el cuadro siguiente:

Tabla 10. Relación de Participantes que entregaron Cartas Disculpa

Empresas Participantes	Anexo
FCC Construcciones, S.A. de C.V.	Anexo AA VII.3.9.2.1
Controladora de Operaciones de Infraestructura, S.A. de C.V.	Anexo AA VII.3.9.2.2
Promotora y Operadora de Infraestructura, S.A.B. de C.V.	Anexo AA VII.3.9.2.3
Omega Construcciones Industriales, S.A de C.V.	Anexo AA VII.3.9.2.4
México Compañía Constructora, S.A. de C.V.	Anexo AA VII.3.9.2.5
Constructora y Pavimentadora Vise, S.A. de C.V., en consorcio con Construcciones Rubau, S.A., Invex Infraestructura 3, S.A.P.I. de C.V., Sacyr Concesiones México, S.A., y Jaguar Ingenieros Constructores, S.A. de C.V.	Anexo AA VII.3.9.2.6
Asesoría y Construcciones Mexicanas, S.A. de C.V.	Anexo AA VII.3.9.2.7
Concesiones y Mantenimiento Aldesem, S.A. de C.V., en consorcio con Construcciones Aldesem, S.A. de C.V., Sociedad Mexicana de Inversión	Anexo AA VII.3.9.2.8

Empresas Participantes	Anexo
en Infraestructura, S.A. de C.V., Tresalia Fondo de Infraestructura, 1 S.A.P.I., de C.V. y Vanguardia de Soporte, S.A. de C.V.	
Grupo Mexicano de Desarrollo, S.A.B. en consorcio con GMD Ingeniería y Construcciones, S.A. de C.V., GMD Operadora de Autopistas, S.A. de C.V. y GMDIC, S.A. de C.V.	Anexo AA VII.3.9.2.9
ISOLUX, Infraestructure Netherlands, B.V.	Anexo AA VII.3.9.2.10
La Peninsular Compañía Constructora, S.A. de C.V.	Anexo AA VII.3.9.2.11

Fuente: Dirección General de Desarrollo Carretero.

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

La Dirección General de Desarrollo Carretero de la SCT, el día 17 de marzo de 2014, 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 correspondiente ([Anexo AA VII.3.9.3](#)), en el que se describieron las razones de porque las propuestas se consideraban solventes, desde el punto de vista técnico, o bien fueron desechadas.

En la Ciudad de México, entonces Distrito Federal, el día 18 de marzo de 2014 y de conformidad a lo establecido en la Convocatoria Pública Internacional número 03, publicada en el DOF el 31 de octubre de 2013, los servidores públicos autorizados adscritos a la Dirección General de Desarrollo Carretero de la SCT, en presencia de los participantes en el concurso público en cuestión, llevaron a cabo el Fallo de la Evaluación de las Propuestas Técnicas y la Apertura de las Propuestas Económicas, informándose que de la revisión realizada, se determinó una empresa cuya propuesta no fue solvente, en razón de lo detallado en el oficio No. 3.4.194 que le fue entregado en ese mismo acto y conforme al dictamen interno emitido por la SCT. ([Anexo AA VII.3.9.3.1](#))

Derivado de lo anterior, la SCT realizó la devolución de la Carta de Crédito original y los paquetes cerrados de las propuestas económicas a los concursantes que no resultaron ganadores, así como el original de las garantías de seriedad. ([Anexo AA VII.3.9.3.2](#))

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 las siguientes:

- Promotora del Desarrollo de América Latina, S.A. de C.V.
- OHL México, S.A.B. de C.V.

VII.3.9.4. Evaluación de Propuestas Económicas

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

Tabla 11. Propuesta económica presentada por el consorcio ganador

<i>Promotora del Desarrollo de América Latina, S.A. de C.V.</i>	<i>Importe a Precios Constantes</i>
Pago Inicial:	\$610,265,777.77
Costo de las Obras (Sin IVA):	\$6,699,946.70
Capital de Riesgo (Sin IVA):	\$5,375,219.00
Tarifa para Vehículo Estándar (Sin IVA):	\$140.60

Fuente: Dirección General de Desarrollo Carretero

<i>OHL México, S.A.B. de C.V.</i>	<i>Importe a Precios Constantes</i>
Pago Inicial:	\$530,000,000.00
Costo de las Obras (Sin IVA):	\$5,859,939.58
Capital de Riesgo (Sin IVA):	\$3,094,909.00
Tarifa para Vehículo Estándar (Sin IVA):	\$148.00

*Monto en miles de pesos

Tarifa en pesos por recorrido de 74 Km.

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 28 de marzo de 2014 llevó a cabo el Acto el Fallo del Concurso Público Internacional número 00009076-003-13, a fin de notificar el resultado y otorgar la concesión de jurisdicción federal, para construir, operar, explotar, conservar y mantener por 30 años, la autopista "Atizapán-Atlacomulco", en el Estado de México, incluyendo el derecho de vía correspondiente, por lo que una vez que se realizó el análisis de las propuestas económicas, se concluyó que la Propuesta Económica presentada por el Concursante Promotora del Desarrollo de América Latina. S.A. de C.V. NO ES SOLVENTE en términos de las Bases Generales de Concurso debido a que:

1. La omisión en la presentación de cuando menos el 80% de los Precios Unitarios debidamente analizados en términos de las Bases Generales de Concurso, se constituye como una causal de desecamiento directa de la

propuesta conforme a lo establecido en la base 4.1 .5 que a la letra dice: “4.1.5. No presentar debidamente analizados e integrados los precios unitarios que representen cuando menos el 80% del Presupuesto de Construcción, en los términos requeridos en el Apéndice 2, Apartado de Aspectos Económicos y Financieros” por lo que se procedió a declarar como ganador a la empresa OHL, México, S.A.B. de C.V. en virtud de que su Propuesta fue la única declarada como Solvente en sus partes Técnica y Económica en términos de lo dispuesto en los numerales 3.3 y 3.5 de las Bases Generales de Concurso ya que cumplió con los requisitos legales, técnicos y económico-financiero solicitados. ([Anexo AA VII.3.10](#))

VII.4. Actos posteriores al Fallo

VII.4.1. Contrato de Cesión de Derechos

Como resultado del Concurso Público Internacional número 00009076-003-13, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), determino concursante ganador a OHL, México, S.A. B. de C.V., y cumpliendo con lo solicitado en el numeral 1.9.1.5 de las Bases Generales del Concurso, el Concursante Ganador celebro con fecha 9 de mayo de 2016 en favor de la sociedad mercantil de propósito específico, el contrato de Cesión de Derechos correspondiente.

Conjuntamente en cumplimiento a las obligaciones derivadas del fallo del concurso constituyó la Sociedad Mercantil de propósito específico bajo la razón de Concesionaria AT-AT, S.A. de C.V., mediante testimonio de la escritura pública número 31,525 de fecha 7 de abril de 2014, otorgada ante la fe del Lic. Fernando Dávila Rebollar, Notario Público No. 235 de la Ciudad de México. ([Anexo AA VII.4.1](#))

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

Así mismo la Concesionaria AT-AT, S.A. de C.V., con fecha 21 de abril de 2014, formalizo el Contrato de Fideicomiso Irrevocable de Inversión, Administración y Fuente de Pago, No. F/1760 con Banco Monex, S. A., Institución de Banca Múltiple, Monex Grupo financiero, como Fiduciario.

VII.4.3. Título de Concesión

El día 25 de abril de 2014, el Lic. Gerardo Ruiz Esparza, Titular de la SCT, formalizó en favor de la “Concesionaria AT-AT, S.A. de C.V.”, el Título de Concesión, en el cual otorgó a la Concesionaria el derecho y la obligación de construir, operar, explotar, conservar y mantener por 30 años, contados a partir de la fecha de inicio de vigencia de la concesión de la “Autopista Atizapán-Atlacomulco”, 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 AA VII.4.3](#))

VII.4.4. Pago Inicial

Con fecha 25 de abril de 2014, la Concesionaria AT-AT, S.A. de C.V., realizó el depósito del pago inicial CIE de BBVA Bancomer, comprometido en su propuesta económica por la cantidad de \$ 530,000,000.00 (Quinientos treinta millones de pesos 00/100 M.N.). ([Anexo AA VII.4.4](#))

VII.4.5. Fianzas

La Concesionaria AT-AT, S.A. de C.V., Formalizó ante la afianzadora ACE Fianzas Monterrey, los instrumentos para garantizar la correcta ejecución y terminación de las obras de la Autopista Atizapán-Atlacomulco, ([Anexo AA VII.4.5](#)) así como también para garantizar el cumplimiento de la totalidad de las obligaciones a su cargo derivadas del Título de Concesión, que le fue otorgado con fecha 25 de abril de 2014. ([Anexo AA VII.4.5.1](#))

VII.5. Ejecución

VII.5.1 Inicio de las Obras

De conformidad 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 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 74 km. de los predios que integraron el Derecho de Vía de la Autopista Atizapán-Atlacomulco, para poder iniciar la construcción.

El día 1 de julio de 2015; la SCT puso a disposición de la Concesionaria el Programa de Entregas del Derecho de Vía de la Autopista Atizapán-Atlacomulco, mediante el Acta correspondiente.

El día 19 de agosto de 2015, se celebraron los actos de entrega – recepción, de la primera entrega física del Derecho de Vía, correspondiente a una longitud de 25.67 km. ([Anexo AA VII.5.1.1](#))

La segunda entrega documental a la Concesionaria, se lleva a cabo el 11 de septiembre de 2015, mediante el Acta de Entrega correspondiente de una longitud de 17.56 km. de los predios que integran el Derecho de Vía de la Autopista. ([Anexo AA VII.5.1.2](#))

La tercera entrega documental a la Concesionaria, se lleva a cabo el 17 de febrero de 2016, mediante los actos de entrega – recepción correspondiente a una

longitud de 18.34 km. de los predios que integran el Derecho de Vía de la Autopista. ([Anexo AA VII.5.1.3](#))

Finalmente, el 26 de mayo de 2016 con acta entrega – recepción, se llevó a cabo el acto de la cuarta entrega física de los predios que integran el Derecho de Vía, de una longitud de 12.35 km. ([Anexo AA VII.5.1.4](#))

De conformidad con lo establecido en la Condición Quinta (Inicio de Construcción) del Título de Concesión, con fecha 8 de marzo de 2016, el Representante Legal de la Concesionaria AT-AT, S.A. de C.V., en un primer escrito, exhibe las fianzas de cumplimiento de las obligaciones de la Concesionaria, de igual forma presento la póliza de Seguro de Responsabilidad Civil emitida por Mapfre Tepeyac, S.A., ([Anexo AA VII.5.1.6](#)) y póliza de Seguro de Construcción por parte de Seguros Atlas, S.A., de conformidad con lo establecido en el anexo 20 del mencionado Título ([Anexo AA VII.5.1.7](#)) y que cuenta con la organización para iniciar los trabajos de construcción; que exhibe como capital de riesgo las cantidades para el fondo de contingencia del derecho de vía, mencionando que el Programa de Construcción se encuentra en proceso de elaboración. ([Anexo AA VII.5.1.8](#))

Posteriormente, el mismo Representante Legal de la Concesionaria, mediante un alcance a su escrito anterior, solicita formalmente a la SCT, la expedición de la autorización del inicio de la Construcción de la “Autopista Atizapán-Atlacomulco”, para dar cumplimiento con lo referido en el Título de Concesión, ([Anexo AA VII.5.1.5](#)) manifestando que cuenta con el Capital de Riesgo, anexando constancia del Banco Monex, S.A., Institución de Banca Múltiple, Monex Grupo financiero de fecha 16 de marzo de 2016, que aplicará a la construcción de las obras según se señala en la Condición Vigésima Segunda de la Sección Octava del mismo Título. ([Anexo AA VII.5.1.5.1](#))

Finalmente, la SCT con fecha 31 de marzo de 2016, mediante el Oficio 3.4. 0319, emitido por la Dirección General de Desarrollo Carretero, concede a la Concesionaria la Autorización de Inicio de Construcción de la Autopista a cargo de la Concesionaria AT-AT, S.A. de C.V. ([Anexo AA VII.5.1.9](#)) (Fotografía 1 y 2)

Fotografía 1. Obras de la Autopista



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

Fotografía 2. Inicio de las obras de la Autopista



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

VII.5.2. Desarrollo de las Obras

La Sociedad Mercantil de propósito específico denominada “Concesionaria AT-AT, S.A. de C.V.”, se encuentra realizando las obras en apego a los proyectos ejecutivos, programas de construcción y de inversión, en cumplimiento a lo establecido en las diversas disposiciones normativas que le fueron aplicables, utilizando los materiales y procedimientos técnicos requeridos en los ordenamientos y técnicas aprobados en el proyecto ejecutivo. (Fotografía 3)

Fotografía 3. Desarrollo de la obra



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

VIII.

SEGUIMIENTO Y CONTROL

VIII.1. Informes periódicos

Durante la presente administración la SCT en cumplimiento a la normatividad en materia de rendición de cuentas que rige a la Administración Pública Federal, presentó 6 informes de labores, en los cuales se detallaron los logros y metas alcanzados durante la gestión 2012-2018, y que se encuentran alineados con los objetivos del Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2013-2018 y del Programa Nacional de Infraestructura. (Fotografía 4)

Fotografía 4. Ejecución de los trabajos de la autopista



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

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

Por tal motivo la SCT, comunica periódicamente los avances que se dan en esta materia por medio de los Informes que presentamos en nuestra página oficial, en ellos se da a conocer un panorama completo del estado actual de la infraestructura nacional de comunicaciones y transportes, de los servicios que

presta, así como de la organización administrativa en la que se sustenta.

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

Tabla 12. Datos Generales de la Autopista

Informes de avances
Primer Informe de labores 2012-2013.
Segundo Informe de labores 2013-2014.
Tercer Informe de labores 2014-2015.
Cuarto Informe de labores 2015-2016.
Quinto Informe de labores 2016-2017.
Sexto Informe de labores 2017-2018.
Informe sobre acciones relevantes de la SCT 2013-2016.
Informe sobre acciones relevantes de la SCT 2013-2017.
Informe de avances y resultados 2017 del Programa Sectorial de la SCT.
Infraestructura de Comunicaciones y Transportes 30 año de Gobierno diciembre 2015.
Infraestructura de Comunicaciones y Transportes 40 año de Gobierno diciembre 2016.
Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2013-2018, Avances y Resultados 2017.
Programa de Trabajo SCT 2018.

Fuente: Página de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

En el periodo comprendido de mayo de 2016 al mes de agosto de 2018, la SCT recibió del Ingeniero Independiente, la cantidad de 38 informes mensuales, referentes a los avances de la obra realizada como se muestra en la relación adjunta al presente. ([Anexo AA VIII.8.1](#)).

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

Auditoría Superior de la Federación.

La Auditoría Superior de la Federación en el ejercicio fiscal 2014, observó a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), 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 Atizapán-Atlacomulco, Cardel-Poza Rica, Tramo Laguna Verde-Gutiérrez Zamora, Libramiento Ciudad Obregón, y Tuxpan-Tampico, 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.

Acciones por realizar: la Modificación al Título de la Concesión Atizapán-Atlacomulco.

Estatus: En las mesas de trabajo que se están llevando a cabo con autoridades de la Unidad de Política de Ingresos no Tributarios (UPINT) en coordinación con estos se propondrá una matriz en las que se establezcan 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. ([Anexo AA VIII.2.1](#))

Del Órgano Interno de Control.

Este proyecto no ha sido auditado por el Órgano Interno de Control y por lo tanto no tiene observaciones que atender.

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

Desde el inicio del Ejercicio Fiscal 2013, se formuló una observación por parte de la Auditoría Superior de la Federación, la cual al 31 de octubre de 2018 no ha sido solventada, quedando pendiente su atención: (Tabla 13)

Tabla 13. Relación de observaciones determinadas durante los Ejercicios Fiscales 2012 a 2018

Concepto	Instancia Fiscalizadora		Total
	OIC en SCT	Auditoría Superior de la Federación	
2012-2013			
Observaciones	0	0	0
Atendidas	0	0	0
Pendientes	0	0	0
2014			
Observaciones	0	1	1
Atendidas	0	0	0

Pendientes	0	1	1
2015- 2017			
Observaciones	0	0	0
Atendidas	0	0	0
Pendientes	0	0	0
2018			
Observaciones	0	0	0
Atendidas	0	0	0
Pendientes	0	0	0
Total Pendientes	0	1	1

Fuente: Dirección General de Desarrollo Carretero.

IX.

RESULTADOS Y BENEFICIOS ALCANZADOS E IMPACTOS IDENTIFICADOS

Debido a su importancia social y económica, resulta imprescindible dotar a la Zona Metropolitana de la Ciudad de México, de 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 y productos e insumos nacionales hacia el Pacífico, el Golfo de México y nuestras fronteras.

La meta programada de esta Administración, consiste en construir y ampliar los principales accesos a la Zona Metropolitana de la Ciudad de México, con una inversión conjunta superior a los 30 mil millones de pesos y un total de más de 350 km de longitud.

Al mes de diciembre de 2017, se concluyeron 6 vías de acceso a la Ciudad de México, con una longitud mayor a los 67km y una inversión superior a los 14 mil millones de pesos:

1. Ampliación de la Autopista México Puebla.
2. Ampliación de la Autopista México-Pachuca en el tramo Ecatepec-Santa Clara.
- 3.- Construcción de la Autopista La Marquesa-Toluca.
3. La nueva Autopista Chalco-Cuautla.
4. Interconexión del Segundo piso del Periférico de la CDMX a la Caseta de Tlalpan.
5. Nuevo Viaducto de la Unidad de Interlomas.

Durante el año de 2018, se estimaba concluirían la Autopista Pirámides-Texcoco, la Vía Libre Nuevo Aeropuerto de la Ciudad de México (Peñón-Texcoco), la Reconstrucción de la Autopista México-Querétaro y la Construcción de la Autopista Atizapán-Atlacomulco que contribuirían a cumplir la meta programada.

Beneficios

El proyecto consistió en la construcción de una autopista de cuatro carriles de circulación, para contribuir con una nueva salida hacia el occidente al tránsito de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México (ZMCM).

Además, una salida directa desde el noroeste de la ZMCM hacia Morelia, Guadalajara y puntos al occidente del país que permitirá contar con el enlace faltante de la ruta directa entre México y Guadalajara.

El proyecto aún se encuentra en la etapa de ejecución (desarrollo de las obras), por lo que aún no se cuenta con resultados a destacar. No obstante, se espera que al concluir dichas obras y al entrar en operación la Autopista, se beneficiarán directamente el Estado de México, Michoacán, Jalisco y el Distrito Federal ahora Ciudad de México de la siguiente manera:

- Fluidez del tránsito vehicular.
- Aumentaran las velocidades de operación.
- Reducción de los tiempos de recorrido, así como de los costos de operación de los diferentes tipos de vehículos, además de disminuir la contaminación ambiental por gases y ruido.
- Ofrecerán comodidad y seguridad para los usuarios.
- Disminuirán la posibilidad de accidentes.
- Mejoraran los niveles de servicio.
- Contribuirá a mejorar la actividad económica y productiva de la Región, al contar con una mejor infraestructura carretera.

Al entrar en operación la autopista se estimó una capacidad inicial de 10 mil vehículos diarios y en su construcción generaría 6,700 empleos directos, así como de cerca de 11,500 indirectos.

Impacto regional

Junto con las autopistas Atlacomulco-Maravatío, Maravatío-Guadalajara, Chamapa-Lechería y el Arco Norte, la construcción de la autopista contribuirá a una mejor articulación de la región centro de México. Al mismo tiempo, propiciará el fortalecimiento de la región de Atlacomulco como punto fundamental del transporte y la actividad económica en el centro del país.

X.

RESUMEN EJECUTIVO DEL INFORME FINAL

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

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

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

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

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

Conforme a lo dispuesto en el PND, cuyo objetivo es, garantizar el acceso y ampliar la cobertura de infraestructura y servicios de transporte y comunicaciones, el Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2013-2018, se encuentra

alineado con los objetivos de dicho plan, así como con los del PNI, toda vez que la SCT consolida la infraestructura carretera, para que México cuente con vías suficientes y de calidad, que impulsen el desarrollo social, la inversión y la competitividad en todas las regiones del país.

Ejemplo de ello, es la modernización y ampliación de la Autopista Atizapán-Atlacomulco, en el Estado de México.

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

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

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.

Respecto a la Autopista Atizapán-Atlacomulco, se estimaba su conclusión en el año 2018, sin embargo, se reprogramó para su conclusión en el año 2019.

XI.

ANEXOS

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

XI.1 Justificación del proyecto

Anexo AA VII.2.1 ECB Atizapán-Atlacomulco.

XI.2 Planeación

Anexo AA VII 2.1 Estudio Evaluación Socioeconómica.

Anexo AA VII 2.2 Resolutivo Atizapán - Atlacomulco.

Anexo AA VII 2.3 Justificación de no registrar.

Anexo AA VII 2.4 Base AT-AT Derecho de Via.

Anexo AA VII 2.5 Contratos a Terceros.

XI.3 Adjudicación del proyecto

Anexo AA VII.3.1 Oficio Convocatoria

Anexo AA VII.3.1.2 Convocatoria.

Anexo AA VII.3.2 Bases del Concurso.

Anexo AA VII.3.2.1 Recibo Gami.

Anexo AA VII. 3.2.2 Recibo Isolux.

Anexo AA VII. 3.2.3 Recibo OHL.

Anexo AA VII. 3.2.4 Recibo FCC.

Anexo AA VII. 3.2.5 Recibo Red de Carreteras.

Anexo AA VII. 3.2.6 Recibo México Compañía.

Anexo AA VII. 3.2.7	Recibo Controladora de Operaciones.
Anexo AA VII. 3.2.8	Recibo Promotora Desarrollo L.A.
Anexo AA VII. 3.2.9	Recibo Aldesem.
Anexo AA VII. 3.2.10	Recibo Omega Construcciones.
Anexo AA VII. 3.2.11	Recibo Operación y Conservación.
Anexo AA VII. 3.2.12	Recibo Acciona.
Anexo AA VII. 3.2.13	Recibo Constructora Norberto.
Anexo AA VII. 3.2.14	Recibo Coconal.
Anexo AA VII. 3.2.15	Recibo Vise.
Anexo AA VII. 3.2.16	Recibo Sacyr.
Anexo AA VII. 3.2.17	Recibo Invex.
Anexo AA VII. 3.2.18	Recibo Cointer.
Anexo AA VII. 3.2.19	Recibo Tradeco.
Anexo AA VII. 3.2.20	Recibo Rubau.
Anexo AA VII. 3.2.21	Recibo Mota Engil.
Anexo AA VII. 3.2.22	Recibo Promotora y Operadora.
Anexo AA VII. 3.2.23	Recibo Grupo Copris.
Anexo AA VII. 3.2.24	Recibo Grupo Mexicano.
Anexo AA VII. 3.2.25	Recibo China Harbour.
Anexo AA VII. 3.2.26	Recibo Asesoría y Construcciones.
Anexo AA VII. 3.2.27	Recibo la Peninsular.
Anexo AA VII. 3.2.28	Recibo Integradores.
Anexo AA VII. 3.4	Acta visita sitio.

Anexo AA VII. 3.5	Actas 1 juntas información.
Anexo AA VII. 3.5.1	Acta 2 junta información.
Anexo AA VII. 3.6	Acta firma planos.
Anexo AA VII. 3.7	Revision previa concursantes.
Anexo AA VII. 3.8	Revision previa Coconal.
Anexo AA VII. 3.8.1	Revision previa FCC.
Anexo AA VII. 3.8.2	Revision previa PDAL.
Anexo AA VII. 3.8.3	Revision previa Isolux.
Anexo AA VII. 3.8.4	Revision previa OHL.
Anexo AA VII. 3.8.5	Revision previa Azvi.
Anexo AA VII. 3.8.6	Revision previa Co infraestructura.
Anexo AA VII. 3.8.7	Revision previa Sab.
Anexo AA VII. 3.9.1.	Carta de credito Coconal.
Anexo AA VII. 3.9.1.1	Carta de credito Ideal.
Anexo AA VII. 3.9.1.2	Carta de credito OHL.
Anexo AA VII. 3.9.2	Acta presentacion propuestas y apertura prop. tec.
Anexo AA VII. 3.9.2.1	Carta disculpa FCC Construcciones.
Anexo AA VII. 3.9.2.2	Carta disculpa Conoisa.
Anexo AA VII. 3.9.2.3	Carta disculpa Promotora y Operadora Inf.
Anexo AA VII. 3.9.2.4	Carta disculpa Omega.
Anexo AA VII. 3.9.2.5	Carta disculpa México Cia Constructora.
Anexo AA VII. 3.9.2.6	Carta disculpa Vise.
Anexo AA VII. 3.9.2.7	Carta disculpa Acme.

Anexo AA VII. 3.9.2.8	Carta disculpa Aldesem.
Anexo AA VII. 3.9.2.9	Carta disculpa Gmd.
Anexo AA VII. 3.9.2.10	Carta disculpa Isolux.
Anexo AA VII. 3.9.2.11	Carta disculpa la Peninsular.
Anexo AA VII. 3.9.3	Dictamen evaluación técnica.
Anexo AA VII. 3.9.3.1	Acta fallo prop técnica.
Anexo AA VII. 3.9.3.2	Oficio descalificación Coconal.
Anexo AA VII. 3.9.4	Dictamen eval económica.
Anexo AA VII. 3.10	Acta fallo y dictamen ganador.

XI. 4 Actos posteriores al fallo.

Anexo AA VII. 4.1	Concesionario AT-AT Constitutiva.
Anexo AA VII. 4.3	Titulo de Concesión.
Anexo AA VII. 4.4	Pago inicial Concesionaria AT-AT.
Anexo AA VII. 4.5	Fianza terminación obras.
Anexo AA VII. 4.5.1	Fianza cumplimiento.

XI.5 Ejecución.

Anexo AA VII. 5.1.1	Acta de derecho de de vía 19 agosto 2015.
Anexo AA VII. 5.1.2	Acta de derecho de vía 11 septiembre 2015.
Anexo AA VII. 5.1.3	Acta de derecho de vía 17 febrero 2016.
Anexo AA VII. 5.1.4	Acta de derecho de vía 26 mayo 2016.
Anexo AA VII. 5.1.5	Alcance inicio obra.
Anexo AA VII. 5.1.5.1	Constancia capital de riesgo.

- Anexo AA VII. 5.1.6 Seguro responsabilidad civil.
- Anexo AA VII. 5.1.7 Seguro construcción obra civil.
- Anexo AA VII. 5.1.8 Solicitud inicio const. concesionaria.
- Anexo AA VII. 5.1.9 Autorización de inicio de construcción.

XI.6 Seguimiento y Control

- Anexo AA VIII. 8.1 Relacion de informes mensuales autopista AT-AT.
- Anexo AA VIII. 8.2.1 Auditorías.

XII.

APÉNDICE

XII.1. Relación de Ilustraciones

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

Ilustración 2. Situación de Corredores Troncales (2016).

Ilustración 3. Ubicación de la Autopista.

Ilustración 4. Sección transversal del proyecto.

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. Obras de la Autopista.

Fotografía 2. Inicio de las obras de la Autopista.

Fotografía 3. Desarrollo de la obra.

Fotografía 4. Ejecución de los trabajos de la autopista.

XII.4. Relación de Tablas

Tabla 1. Composición de la Red Nacional de Carreteras 2018.

Tabla 2.	Información General del Proyecto.
Tabla 3.	Datos Generales de la Autopista.
Tabla 4.	Relación de contratos con terceros.
Tabla 5.	Relación de Recibos de Pago de Derechos.
Tabla 6.	Relación de empresas en Consorcio.
Tabla 7.	Relación de empresas que solicitaron la revisión previa.
Tabla 8.	Relación de empresas que entregaron Carta de Crédito.
Tabla 9.	Relación de Cartas de Disculpas de Participantes.
Tabla 10.	Relación de Propuestas No Solventes.
Tabla 11.	Relación de Propuestas Económicas.
Tabla 12.	Relación de Informes.
Tabla 13.	Relación de observaciones determinadas durante los Ejercicios Fiscales 2012 a 2018.



Glosario

APF

Administración Pública Federal.

CGVs

Costos Generalizados de Viaje.

CIS

Centro Integral de Servicios.

DOF

Diario Oficial de la Federación.

FONADIN

Fondo Nacional de Infraestructura.

LGEEPA

Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente.

LFPRH

Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria.

MIA

Manifestación de Impacto Ambiental.

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.

