

MEMORIA DOCUMENTAL

“PROYECTO ECOVÍA LINCOLN – RUIZ CORTINES



Proyecto ECOVÍA LINCOLN – RUIZ
CORTINES

Índice

- 1. Presentación**
- 2. Fundamento legal y objetivo de la Memoria documental**
 - Fundamento legal**
 - Objetivo de la Memoria Documental**
 - Vinculación del Programa, Proyecto o Asunto con el Plan Nacional de Desarrollo (PND) y Programas Sectoriales, Institucionales, Regionales y/o Especiales**
- 3. Antecedentes**
- 4. Marco normativo**
- 5. Acciones realizadas**
 - Síntesis Ejecutiva del Proyecto. Acciones Conceptuales**
 - Programa de Trabajo**
 - Integración de expedientes**
 - Cierre de Compromisos**
 - Seguimiento y Control (Agregar la naturaleza y propósito de las acciones de seguimiento y control)**
- 7. Aplicación de los recursos**
 - Presupuesto y calendario de gasto autorizado**
- 8. Problemática**
 - Propuesta de solución**
- 9. Beneficios esperados del proyecto de la ECOVÍA**
 - Resultados y Beneficios Alcanzados**
- 10. Informe Final**

1. Presentación

| | |
|---|---|
| <i>Nombre</i> | Ecovía Lincoln – Ruiz Cortines |
| <i>Descripción General</i> | Es un proyecto que contempla la implementación de autobuses modernos que circulan por carriles exclusivos al centro de la vialidad principal del Corredor Lincoln-Ruiz Cortines. Atiende una Demanda estimada de 160 mil pasajeros diarios. Población beneficiada: 2.2 millones de habitantes. |
| <i>Objetivo del proyecto</i> | El proyecto del corredor Lincoln – Valle Soleado que realizó el Gobierno del Estado de Nuevo León aumenta la cobertura con un servicio de transporte público rápido, seguro y confiable por lo que el usuario tendrá disponible más destinos con el mismo boleto, reduciendo en un 50% los tiempos de traslado, así como la interconexión con el sistema metro. |
| <i>Proyecto o política pública</i> | |
| <i>Periodo de vigencia que se documenta</i> | Agosto de 2011 a septiembre de 2015. |
| <i>Ubicación geográfica</i> | El corredor se localiza en diferentes proporciones dentro de cuatro municipios pertenecientes al Área Metropolitana. Monterrey, Guadalupe, García y San Nicolás de los Garza, desde la terminal de integración Lincoln en Monterrey hasta la terminal de integración Valle Soleado en Guadalupe. |
| <i>Principales características técnicas</i> | Longitud: 30.1 km, 2 Terminales, 3 estaciones de transferencia con las líneas 1, 2 y 3 (esta última en construcción) del metro, 3 pasos a desnivel y 39 estaciones intermedias. Tecnología: Opera con 80 autobuses de piso bajo (padrón), de motores ecológicos, climatizados y equipados con tecnología de punta. |
| <i>Unidades administrativas participantes</i> | Gobierno del Estado de Nuevo León; Secretaría de Hacienda y Crédito Público; Secretaría de Comunicaciones y Transportes. |
| <i>Elaborado por</i> | <hr/> Ing. Guillermo Nevárez Elizondo Director General de Desarrollo Ferroviario y Multimodal |

2. Fundamento legal y objetivo de la Memoria documental

Fundamento legal

- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Última reforma publicada en el DOF el 27 de agosto de 2018 (artículos 6,25 y 134).
- Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública. Ley publicada en el DOF el 4 de mayo de 2015 (artículos 3, fracciones VII y IX; 4; 8; 24, fracciones V y VI; 113, fracciones I, II, VIII, y 116).
- Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental. Ley abrogada en el DOF el 9 de mayo de 2106 (artículos 3, fracciones III, V, VI; 13, fracciones I, II, IV, y V; 14 fracciones I, II y IV; 15; 18, fracción I, y 19).
- Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública. Última reforma publicada en el DOF el 27 de enero de 2017 (artículos 3; 11, fracciones V y VI; 12; 15; 68; 110 y 113).
- 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 06 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 del 2017 (artículos 39, 30, 41, 42 y 43).
- Manual ejecutivo para la entrega-recepción y rendición de cuentas, 201-2018, emitido por la SFP.

Objetivo de la Memoria Documental

La presente memoria documental se elaboró con el propósito de documentar el origen, motivaciones, características y resultados de este proyecto estratégico que permitió mejorar la vialidad y reducir hasta en un 50 por ciento los tiempos de traslado de 160 mil usuarios del transporte público, utilizando autobuses modernos, circulando por carriles exclusivos al centro de la vialidad principal del Corredor Lincoln-Ruíz Cortines. Así mismo, se elaboró bajo la siguiente normativa:

- Manual ejecutivo para la entrega-recepción y rendición de cuentas, 201-2018, emitido por la SFP.
- 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 del 2017 (artículos 39, 40, 41, 42 y 43).

Vinculación del Programa, Proyecto o Asunto con el Plan Nacional de Desarrollo (PND) y Programas Sectoriales, Institucionales, Regionales y/o Especiales.

Plan Nacional de Desarrollo (PND) 2013 - 2018

El artículo 26 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos establece las bases para el Sistema de Planeación Democrática del Desarrollo Nacional. Es en este precepto constitucional en donde se determina como instrumento fundamental el Plan Nacional de Desarrollo y se ordenan sistemáticamente las acciones a cargo del Gobierno.

El Plan Nacional de Desarrollo 2013 – 2018 establece los objetivos y las estrategias nacionales que serán la base para los programas sectoriales, especiales, institucionales y regionales que emanan del gobierno. El Plan Nacional de Desarrollo está estructurado en cinco metas nacionales.

- I. México en Paz
- II. México Incluyente
- III. México con Educación de Calidad
- IV. México Próspero
- V. México con Responsabilidad Global

En la cuarta meta nacional “México Próspero” en el apartado de Infraestructura de transporte y logística se indica sobre una economía que quiera competir a nivel mundial necesita contar con una infraestructura que facilite el flujo de productos, servicios y el tránsito de personas de una manera ágil, eficiente y a un bajo costo, por lo que una infraestructura adecuada potencia la capacidad productiva del país y abre nuevas oportunidades de desarrollo para la población.

Por lo que, para hacer frente a los retos antes mencionados y poder detonar un mayor crecimiento económico, México Próspero está orientado a incrementar y democratizar la productividad mediante una infraestructura de transporte que se refleje en menores costos para realizar la actividad económica. Esto se traduce en líneas de acción tendientes para ampliar y conservar la infraestructura, mejorar su conectividad bajo criterios estratégicos y de eficiencia, promover un mayor uso del transporte público en sistemas integrados de movilidad, así como garantizar más seguridad y menos accidentalidad en las vías de comunicación.

El Plan Nacional de Desarrollo 2013 – 2018, establece las metas, objetivos, estrategias y líneas de acción para alcanzar las Metas Nacionales y llevar a México a su máximo potencial. En el caso particular del transporte masivo se puede mencionar lo siguiente:

| | |
|-------------------------|--|
| Meta | II. México Incluyente |
| Objetivo | II.5.1 Proveer un entorno adecuado para el desarrollo de una vida digna |
| Estrategia | II.5.1 Transitar hacia un modelo de desarrollo urbano sustentable e inteligente que procure vivienda digna para los mexicanos |
| Línea de acción: | <ul style="list-style-type: none"> Fomentar una movilidad urbana sustentable con apoyo de proyectos de transporte público y masivo, y que promueva el uso de transporte no motorizado |

| | |
|--------------------------|---|
| Meta | IV México Próspero |
| Objetivo | IV.4 Impulsar y orientar un crecimiento verde incluyente y facilitador que preserve nuestro patrimonio natural al mismo tiempo que genere riqueza, competitividad y empleo. |
| Estrategia | IV.4.1 Implementar una política integral de desarrollo que vincule la sustentabilidad ambiental con costos y beneficios para la sociedad. |
| Línea de acción: | <ul style="list-style-type: none"> Promover el uso y consumo de productos amigables con el medio ambiente y de tecnologías limpias, eficientes y de bajo carbono |
| Estrategia 4.4.3. | IV.4.3 Fortalecer la política nacional de cambio climático y cuidado al medio ambiente para transitar hacia una economía competitiva, sustentable, resiliente y de bajo carbono |
| Líneas de Acción: | <ul style="list-style-type: none"> Acelerar el tránsito hacia un desarrollo bajo en carbono en los sectores productivos primarios, industriales y de la construcción, así como en los servicios urbanos, turísticos y de transporte. Promover el uso de sistemas y tecnologías avanzadas, de alta eficiencia energética y de baja o nula generación de contaminantes o compuestos de efecto invernadero. Contribuir a mejorar la calidad del aire, y reducir emisiones de compuestos de efecto |

| | |
|--------------------------|---|
| | <p>invernadero mediante combustibles más eficientes, programas de movilidad sustentable y la eliminación de los apoyos ineficientes a los usuarios de los combustibles fósiles.</p> |
| Objetivo 4.9. | IV.9 Contar con una infraestructura de transporte que se refleje en menores costos para realizar la actividad económica |
| Estrategia | IV.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 |
| Líneas de acción: | <p>Transporte urbano masivo.</p> <ul style="list-style-type: none"> Mejorar la movilidad de las ciudades mediante sistemas de transporte urbano masivo, congruentes con el desarrollo urbano sustentable, aprovechando las tecnologías para optimizar el desplazamiento de las personas. |

Programa Nacional de Infraestructura 2013 – 2018 (PNI)

El Programa Nacional de Infraestructura 2013 – 2018, cuya base es el citado Plan Nacional de Desarrollo y el cual establece los objetivos, estrategias, metas y acciones para aumentar la cobertura y competitividad de la infraestructura del país, se constituye como una herramienta de planeación fundamental para elevar el crecimiento

Dentro de la cobertura del sector comunicaciones y transportes se incluye lo referente a la movilidad de pasajeros de transporte masivo tipo BRT (por sus siglas en inglés) que representa un área de oportunidad para dar solución al problema y mejorar la calidad de vida de las personas, gracias a que pueden generar traslados más seguros, rápidos y de bajo impacto ambiental.

| | |
|--------------------------|---|
| Estrategia 1.2. | Generar una infraestructura para una movilidad de pasajeros moderna, integral, ágil, segura, sustentable e incluyente |
| Líneas de acción: | <p>- Promover el desarrollo de infraestructura que contribuya al crecimiento de localidades además de brindarles una mayor accesibilidad a los servicios</p> <p>- Avanzar en la movilidad urbana sustentable mediante sistemas integrados de transporte que garanticen rapidez y seguridad del viaje puerta a puerta.</p> |

Para lograr lo anterior se plantea una serie de principales proyectos de inversión, dentro de los cuales se encuentra la construcción junto con el Gobierno estatal de la Línea 3 y elaboración del Proyecto de la Línea 4 así como apoyo a los proyecto de **Ecovía** en Monterrey.

Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2013 – 2018

El Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2013 – 2018 está alineado para formular y conducir las acciones que necesita México para el desarrollo del transporte.

El Programa menciona que, en materia de movilidad urbana y suburbana de pasajeros, se ha caracterizado por la alta congestión y emisiones de carbono en aumento, causados por el uso excesivo de los automóviles y la presencia de sistemas de transporte público de baja calidad. Todo esto impulsado por un patrón de desarrollo urbano disperso de baja densidad.

El Programa retoma las estrategias para generar condiciones para una movilidad de personas integral, ágil, segura, sustentable e incluyente que incremente la calidad de vida:

| | |
|------------------------|--|
| Estrategia 3.1. | Promover la implementación de sistemas integrados de transporte urbano e interurbano de calidad como eje rector del desarrollo de infraestructura |
| Estrategia 3.2. | Optimizar el desplazamiento urbano de personas mediante sistemas integrados de transporte que garanticen rapidez y seguridad del viaje puerta a puerta |
| Estrategia 3.3. | Potenciar la inversión en proyectos de transporte sustentable, mediante una estrategia sólida de rentabilidad socioeconómica y beneficios ambientales |

Plan Estatal de Desarrollo 2010 – 2015 (PED)

El Plan Estatal de Desarrollo es el documento que integra todas las acciones que contempla llevar a cabo el gobierno del estado de Nuevo León del 2010 al 2015; en este documento en el punto 7.3.11 Modernización y racionalización del transporte público, contempla lo siguiente:

Desarrollar sistemas y servicios de transporte que favorezcan la movilidad sustentable.

Configurar e implementar los componentes del Sistema Integrado de Transporte Metropolitano (Sitme)

Impulsar el desarrollo de un sistema de carriles exclusivos de transporte colectivo (Metrobús) como alternativa de corto y mediano plazo.

Invertir prioritariamente en la ampliación de la Red Maestra del Metro para que sea la columna vertebral del Sitme.

Ordenar el transporte colectivo mediante la optimización de rutas y su coordinación con el Sistema Metro.

Racionalizar y adecuar los recorridos de las rutas de transporte urbano a las condiciones geográficas del entorno, con el propósito de ofrecer mejores coberturas, acortar el tiempo de traslado y lograr beneficios ambientales, urbanísticos y económicos.

Implantar tecnologías de apoyo a la integración de servicios de transporte.

Vincular el transporte público a sistemas no motorizados para integrar amplias redes de movilidad sustentable.

Gestionar la construcción de los tramos de infraestructura que complementen el libramiento total de la mancha urbana, a fin de evitar el tránsito de paso de la carga por la metrópoli, así como la construcción de puertos de carga con terminales ferroviarias fuera de la zona urbana.

Proponer a los concesionarios el aprovechamiento de las vías férreas para su uso en el transporte colectivo, con trenes ligeros.

Gestionar la provisión de infraestructura exclusiva para la operación de los nuevos modelos de diseño de las redes de servicios con esquemas tronco –alimentadoras.

Reorganizar a los prestadores de servicio en empresas integradoras.

Promover que las inversiones en vialidades se destinen a proyectos que garanticen una movilidad sustentable.

Elevar la calidad de los servicios de transporte público

Favorecer la adecuada operación, seguridad, confort y funcionalidad del transporte.

Promover la inclusión de servicios con facilidades de accesibilidad universal.

Desarrollar programas de regulación, racionalización, modernización y supervisión, específicos para cada modalidad de transporte público de pasajeros.

Inculcar una adecuada cultura vial a través de campañas permanentes.

Identificar las tecnologías de transporte más adecuadas en términos de las normas internacionales de protección al medio ambiente y promover su incorporación al transporte público.

Impulsar la capacitación integral de los recursos humanos dedicados a proveer los servicios de transporte público.

Crear un eficiente Sistema de Información al Usuario de Transporte Público.

Fomentar la participación de otras modalidades de transporte público con atributos atractivos para los potenciales viajeros, de forma que estas modalidades colaboren a desestimular el uso de automóvil particular.

Incluir una vertiente de vinculación y participación ciudadana.

Impulsar la relación funcional desarrollo urbano – movilidad

Asegurar la cobertura geográfica de servicios públicos en los nuevos desarrollos.

Promover ante la autoridad municipal los criterios de infraestructura y provisión de servicios de transporte público para que sean requisito dentro de la metodología de factibilidad urbana de nuevos desarrollos.

Poner en práctica mecanismos de coordinación con los gobiernos municipales en temas de infraestructura y equipamiento urbanos tales como vialidad, carriles preferenciales, bahías, señalización, gestión del tránsito, estacionamientos y parabuses, entre otros.

Impulsar el crecimiento y efectividad del Sistema Integral de Semaforización Inteligente (Sintram).

3. Antecedentes

De acuerdo al Plan Sectorial de Transporte y Vialidad del Área Metropolitana de Monterrey (2008 – 2030), el parque vehicular en esta zona, en los últimos cinco años, ha crecido a un ritmo de 14% anual y como consecuencia de ello la infraestructura vial ha sufrido modificaciones para adaptarse a las demandas de los usuarios de las vialidades. A pesar de ello, persisten los problemas de tráfico en algunos puntos del área metropolitana.

Para dar solución a esta problemática, el Gobierno del Estado de Nuevo León ha propuesto la reestructuración de rutas de transporte público y la implementación de carriles exclusivos en corredores de transporte público contemplados en el Plan Sectorial de Transporte y Vialidad del Área Metropolitana de Monterrey 2008 – 2030, con la finalidad de que se permita el libre paso del flujo de unidades de transporte público que circula sobre las Avenidas Abraham Lincoln y Adolfo Ruiz Cortines.

OBJETIVO: Modernización y racionalización del transporte público.

Ecovía es un proyecto que contempla la implementación de autobuses modernos que circularán por carriles exclusivos al centro de la vialidad principal del Corredor Lincoln-Ruiz Cortines.

Por lo que, siendo una de las prioridades del estado el cuidado del medio ambiente, se han creado y aumentado las posibilidades de formas alternas de movilidad dentro del área metropolitana de Monterrey. Al mejorar el transporte público se pretende reducir los tiempos y volúmenes de tráfico y por consecuencia las emisiones contaminantes.

En qué consiste:

- El sistema dará servicio directamente a los municipios de Monterrey, San Nicolás y Guadalupe, además a través de las rutas alimentadoras beneficiará a los municipios de Apodaca, García y Santa Catarina.
- Dará servicio a un total de 160 mil usuarios del transporte público diariamente en las líneas troncales.
- Ecovía estará interconectada con el Metro, aumentando así su cobertura longitudinal de 32 a 62.1 kilómetros y el usuario tendrá disponibles más destinos con el mismo boleto.
- El usuario contará con un servicio de transporte público cómodo, seguro y confiable.

- Reducirá hasta en un 50 por ciento los tiempos de traslado para el usuario. Los recorridos de una hora sobre Lincoln y Ruiz-Cortines se harán en 30 minutos.
- Se reestructurarán 47 rutas de transporte público, lo que mejorará la vialidad para el automovilista en el corredor.
- Reducirá 16 mil 750 toneladas de bióxido de carbono al año, lo que representa alrededor de 5 por ciento de las emisiones actuales en el corredor.
- Bajarán entre 15 y 20 por ciento el uso del automóvil particular en la zona de influencia del proyecto, en el mediano plazo.

4.

Marco normativo

- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, de fecha 5 de febrero de 1917. Artículos 25 y 28, última reforma, 15 de septiembre de 2017.
- Ley Orgánica de la Administración Pública Federal. Artículos 26, 31 y 36. Última reforma publicada DOF 15 de junio de 2018.
- Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria y su Reglamento, artículos 50 y 147, respectivamente. Última reforma publicada DOF 30 de diciembre de 2015.
- Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental, de fecha 9 de mayo de 2016, última reforma publicada el 27 de enero de 2017. Artículos 5, 6, 7, 10, 13 al 19.
- Ley General de Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente, de fecha 20 de enero de 1988; última reforma 9 de enero de 2015. Artículo 28.
- Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las mismas, de fecha 4 de enero del 2000, última reforma del 13 de enero de 2016, y su Reglamento, en su parte aplicable.
- Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, de fecha 12 de mayo de 1995, última reforma publicada el 24 de abril de 2018. Artículos 1, 7, 10, 12 y 13.
- Reglamento del Servicio Ferroviario, de fecha 30 de septiembre de 1996, última reforma publicada el 18 de agosto de 2016. Artículos 1 y 4. Última reforma 15 de diciembre de 2015.
- Reglamento Interior de la SCT. Artículos 7, fracción IV; 10, fracción V; y 23, de fecha 8 de enero de 2009, última reforma publicada el 18 de agosto de 2016.
- Lineamientos para el Registro en Cartera de Programas y Proyectos de Inversión, publicados en el DOF el 18 de marzo de 2008, última reforma 30 de diciembre de 2013.
- Lineamientos para la Elaboración y presentación de los Análisis Costo Beneficio de los Programas y proyectos de Inversión, publicados en el DOF el 18 de marzo de 2008, última reforma 30 de diciembre de 2013.
- Ley de Planeación. Artículos 9, 16, 23 y 29. Última reforma publicada DOF 16 de febrero de 2018.

- Ley de Adquisiciones, Arrendamientos y Servicios del Sector Público. Artículos 26, 26 Bis, 26 Ter, 28, 29, 30, 32 al 38. Última reforma publicada DOF 10 de noviembre de 2014.
- Ley General de Bienes Nacionales. Artículos 2, 3, 4, 6, 8, 9, 13, 16, 18, 19, 28 fracción V, 72 al 77. Última reforma publicada DFO 19 de enero de 2018.
- Reglamento de la Ley de Adquisiciones, Arrendamientos y Servicios del Sector Público, publicado en el DOF el 28 de julio de 2010.
- Presupuesto de Egresos de la Federación para los Ejercicios Fiscales 2013, 2014, 2015.

5.

Acciones realizadas.

Síntesis Ejecutiva del Proyecto. Acciones Conceptuales

ECOVÍA es un Sistema de Transporte Integrado, que beneficia a los municipios de Monterrey, San Nicolás, Guadalupe, Apodaca y Escobedo, es un proyecto que cuenta con 80 autobuses de motores ecológicos, climatizados y equipados con tecnología de punta, que recorren una longitud de 30 kilómetros desde la terminal de integración Lincoln en Monterrey y hasta la terminal de integración Valle Soleado en Guadalupe, con 39 estaciones intermedias.

Las 39 estaciones intermedias están climatizadas, cuentan con vigilancia, sistema de prepago tableros de información al usuario con dos transferencias a las líneas 1 y 2 del metro, contempla el uso de 80 autobuses modernos que circulan por carriles exclusivos al centro de la vialidad principal del Corredor Lincoln-Ruiz Cortines.

Estos autobuses cuentan con motores ecológicos, climatizados y equipados con tecnología de punta, que recorren una longitud de 30 kilómetros desde la terminal de integración Lincoln en Monterrey y hasta la terminal de integración Valle Soleado en Guadalupe, con 39 estaciones intermedias.

Es un sistema que ofrece un servicio de calidad, sustentable, seguro, con accesibilidad universal para la población; aportando un ahorro importante en tiempo de traslados y a su vez una disminución de las emisiones de contaminantes.

El proyecto del corredor troncal Lincoln – Ruiz Cortines es el que presenta mayor demanda después de los corredores por donde están las dos líneas y futura línea 3 del metro de Monterrey.

El Corredor vial tiene una longitud de 30.1 kilómetros y cruza el Área Metropolitana de Monterrey de poniente a oriente por la avenida Abraham Lincoln, la avenida Rodrigo Gómez y la avenida Adolfo Ruiz Cortines, el cual tiene una vía reservada con carriles exclusivos para transporte masivo por medio de Autobuses Rápidos Troncales, con paraderos o estaciones a todo lo largo y terminales en los extremos, que constituye una vía de Sistema Integrado de Transporte Metropolitano (SITME).

ECOVIÁ tuvo una inversión de 1,900 MDP, provenientes del Fondo Nacional de Infraestructura a través de BANOBRAS, del Gobierno de Nuevo León, del Fondo Metropolitano para el Estado y del Sector Privado.

Con ECOVIA se incluyó también la reestructuración de 47 rutas, que circulaban en dichas avenidas, ahora esas rutas se convirtieron en rutas alimentadoras o difusoras.

Dentro de las primeras acciones que se llevaron a cabo, para este Proyecto, fue la elaboración del Análisis Costo Beneficio del Proyecto, mismo que estuvo a cargo del Gobierno del Estado de Nuevo León, fue revisado y presentado por la SCT a la Unidad de Inversiones de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, quien otorgó la Clave de Registro en la Cartera de Proyectos (No. 11096390001).

Por lo tanto:

a) QUE SE HIZO:

La construcción de un Corredor Troncal con vía reservada al transporte público, que cruza la zona metropolitana de Monterrey de oriente a poniente por las avenidas Lincoln y Ruíz Cortines, denominado ECOVÍA, Sistema Integrado de Transporte Metropolitano en el corredor Lincoln-Ruíz Cortines, a este tipo de sistema de transporte se le conoce como BRT (Bus Rapid Transit).

Su infraestructura consiste en:

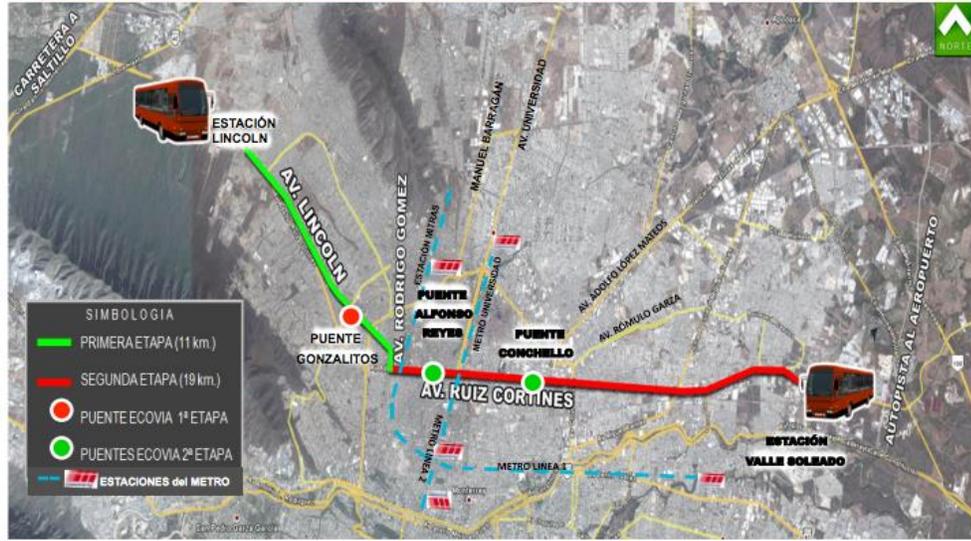
- Corredor con dos carriles centrales de concreto hidráulico pigmentado, reservados para el transporte público, cuenta con un carril de rebase en cada una de las estaciones.
- 3 pasos a desnivel reservados para los autobuses, en los cruces de Lincoln con Gonzalitos, Ruíz Cortines con José Ángel Conchello y el tercero con Manuel L. Barragán y Universidad.
- Dos terminales de integración, terminal poniente en la Calle Puerta de Hierro por Av. Lincoln y la terminal oriente en la calle Modesto Alanís por Av. Ruíz Cortines.
- Estación de Transferencia con la Línea 1 del Metrorrey en su estación Mitras.
- Paraderos, la mitad de 4 posiciones por sentido y la otra mitad de 6 posiciones por sentido, todos con carril de rebase.

Luego entonces:

La ECOVÍA beneficia a los municipios de Monterrey, San Nicolás, Guadalupe, Apodaca y Escobedo, es un proyecto que cuenta con 80 autobuses de motores ecológicos, climatizados y equipados con tecnología de punta, que recorren una longitud de 30.1 kilómetros desde la terminal de integración Lincoln en Monterrey y hasta la terminal de integración Valle Soleado en Guadalupe, con 39 estaciones intermedias.

Las 39 estaciones están climatizadas, cuentan con vigilancia, sistema de prepago tableros de información al usuario con tres transferencias a las líneas 1, 2 y 3 del metro (esta última en construcción), contempla el uso de 80 autobuses modernos que circulan por carriles exclusivos al centro de la vialidad principal del Corredor Lincoln-Ruíz Cortines.

Estos autobuses cuentan con motores ecológicos, climatizados y equipados con tecnología de punta, que recorren una longitud de 30 kilómetros desde la terminal de integración Lincoln en Monterrey y hasta la terminal de integración Valle Soleado en Guadalupe.



Acciones Administrativas Programa de Trabajo

Adecuación de dos carriles en los corredores de transporte público, en un total de 24.8 km, el cual incluye la construcción de:

A. 2 Terminales de integración.

- Valle Soleado
- Lincoln

B. 1 Estación de transferencia con la línea 1 del metro.

C. 39 Estaciones de Paso.

- | | | |
|---------------------|---------------------|---------------------------|
| 1. Valle Fértil | 15. Clínica 15 | 29. Villa Mitras |
| 2. San Miguel | 16. Ruíz Cortines | 30. Santa Cecilia |
| 3. Guadalajara | 17. Cementos | 31. Cardiología |
| 4. Aceros | 18. Asarco | 32. Valle Verde |
| 5. De la Zanja | 19. Regina | 33. Cardenal |
| 6. Calle Nueva | 20. Bella Vista | 34. Panteón Municipal |
| 7. Miguel Alemán | 21. Hidalgo | 35. Embotelladora |
| 8. Tauro | 22. 20 de Noviembre | 36. Plutarco Elías Calles |
| 9. Central de Carga | 23. Celulosa | 37. Plumbago |
| 10. Las Américas | 24. Mitras | 38. Cumbres |
| 11. Adolfo Prieto | 25. Rodrigo Gómez | 39. Astros |
| 12. Vidriera | 26. Laredo | |
| 13. Churubusco | 27. Tránsito | |
| 14. Coyoacán | 28. Rangel Frías | |



D. 34 paraderos.

E. 3 pasos a desnivel exclusivos para el corredor.

1. Alfonso Reyes
2. Conchello
3. Lincoln

F. Reestructuración de 47 rutas.

| Rutas en el Sistema actual | Rutas con el Sistema propuesto |
|----------------------------|--------------------------------|
| RUTAS PRINCIPALES | TRONCALES |
| 21 BARRIO ACERO | RUTA PARQUE FUNDIDORA |
| 21 BARRIO SANTA ISABEL | |

| Rutas en el Sistema actual | Rutas con el Sistema propuesto |
|----------------------------|--------------------------------|
| 35 VILLAS DEL PONIENTE | RUTA CENTRAL DE AUTOBUSES |
| 107 GARCÍA - VALLE VERDE | |
| 38 ALIANZA | RUTA ALAMEDA |
| 38 LIBRAMIENTO | |
| 38 SOLIDARIDAD | |
| 82 CASA BLANCA | RUTA RUIZ CORTINES |
| 82 VALLE SOLEADO | |
| SIN RUTA EQUIVALENTE | LINCOLN - RUIZ CORTINES |

Reestructuración a rutas alimentadoras

| Rutas en el Sistema actual | Rutas con el Sistema propuesto |
|----------------------------------|--------------------------------|
| | ALIMENTADORAS |
| 82 CASA BLANCA | CASA BLANCA |
| 82 VALLE SOLEADO | VALLE SOLEADO |
| 228 | HACIENDA MARGARITAS |
| 228 DULCES NOMBRES | DULCES NOMBRES |
| 228C VIVIENDA DIGNA | VIVIENDA DIGNA |
| 228 VIVIENDA DIGNA | BOSQUES DE SAN MIGUEL |
| 228 L. DE LA PAZ - CAMPANARIO | LOMAS DE LA PAZ |
| 310 | VALLE DE SAM MARTIN |
| 38 ALIANZA | LA ALIANZA |
| 35 VILLAS DEL PONIENTE | VILLAS DEL PONIENTE |
| 38 LIBRAMIENTO | LA UNIDAD |
| 107 GARCÍA - VALLE VERDE | GARCÍA |
| 310 | MISIÓN SAN JUAN |

El listado de las rutas reestructuradas incluye 5 rutas troncales, 14 rutas alimentadoras y 17 rutas secundarias, las cuales se listan según las vialidades por donde circularán.

5 Rutas Troncales:

- 3 rutas troncales principales que entran y salen de Lincoln: Parque Fundidora, Alameda y Central de Autobuses.
- 1 ruta troncal principal que entra y sale de Ruiz Cortines: Ruta Ruiz Cortines.
- 1 ruta troncal principal en todo el corredor.

14 Rutas Alimentadoras:

- 7 rutas alimentadoras en Lincoln: La Unidad, Misión de San Juan, La Alianza, Villas del Poniente, Valle de San Martín, Balcones de San Bernabé y García.
- 7 rutas alimentadoras en Ruiz Cortines: Jardines de Casa Blanca, Valle Soleado, Hacienda Margaritas, Vivienda Digna, Bosques de San Miguel, Lomas de la Paz y Dulces Nombres.

17 Rutas Secundarias:

- 5 rutas secundarias en Lincoln: 27 Valle Verde, 35 Lincoln, 2 Larga, 25 Álvaro Obregón y 25 Villa Mitras.
- 12 rutas secundarias en Ruiz Cortines: 215 Penitenciaria, 201, 122 Estancia, 222 Noria, 222 Pueblo Nuevo – San Isidro, 210 Pueblo Nuevo – Exposición Guadalupe, 116 Calzada Unión – Y Griega, 116 Talavera – Y Griega – Centro, 216 Guadalupe – San Nicolás, 216 Rancho Viejo, 35 Ruiz Cortines, ruta 202 Santa Catarina Vivienda Digna.

Integración de expedientes.

Antecedentes.

Conforme a las respectivas atribuciones establecidas en los Convenios de COORDINACIÓN DE ACCIONES Y DE COORDINACIÓN EN MATERIA DE REASIGNACIÓN DE RECURSOS, las áreas responsables de la ejecución de los trabajos de implementación de Infraestructura para la Movilidad necesaria en diversos Municipios, la cual consistirá en el establecimiento de vías de uso especial, como carriles exclusivos para el traslado del transporte público de pasajeros.

*El objeto del presente Convenio es determinar acciones de coordinación entre **“EL ESTADO”** y **“LOS MUNICIPIOS”** para la implementación de Infraestructura para la Movilidad necesaria en éstos, la cual consistirá en el establecimiento de vías de uso especial, como carriles exclusivos para el traslado del transporte público de pasajeros, con ello se deberá obtener un beneficio colectivo y se garantizará la*

fluidez de las vialidades involucradas, las cuales son: las Avenidas Adolfo Ruíz Cortines y Abraham Lincoln, dentro de la circunscripción territorial de “**LOS MUNICIPIOS**”. (ANEXO No.1)

Cierre de Compromisos.

Mediante oficio número 1.-289 (ANEXO No. 2) de fecha 10 de septiembre de 2015, y del Acta Notarial con fecha 22 de septiembre del mismo año, se dan por concluidos los trabajos de la obra, con certificación notarial respecto del CUMPLIMIENTO DEL COMPROMISO PRESIDENCIAL consistente en “Avanzar en la Construcción, junto con el Gobierno Estatal de la Línea 3 y proyecto de la Línea 4 del metro, así como apoyo a los proyectos de Ecovía”, por lo que se refiere al apoyo a los proyectos de Ecovía, compromiso que fue firmado el 22 de abril de 2012 por el entonces Candidato a la Presidencia de la República, el Licenciado Enrique Peña Nieto, en la ciudad de Monterrey, estado de Nuevo León.

| CONTRATO No. | EMPRESA | OBRA | PERÍODO | MONTO | DOCUMENTAL |
|---------------|--------------------------------|---|--------------------------------------|----------------|--|
| ECOVÍA-001-11 | CEMEX CONCRETO S, S.A. DE C.V. | CARRILES CENTRALES EN AV. LINCOLN Y AV. RODRIGO GÓMEZ | 14 DE AGOSTO 2011 - 31 DE MARZO 2012 | 187,676,154.22 | <p>CON OF. DOE/052/2011 DE FECHA 25 DE AGOSTO 2011 SE DESIGNA AL RESIDENTE DE LA OBRA</p> <p>OFICIO NÚM. CMX-ECOVÍA/037-A DE FECHA 01 DE JUNIO DE 2014, CEMEX, S.A. DE C.V. COMUNICA A LA SECRETARIA DE OBRAS PUBLICAS DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN, QUE CON FECHA 31 DE MARZO DEL 2012, LOS TRABAJOS FUERON CONCLUIDOS.</p> |

| CONTRATO No. | EMPRESA | OBRA | PERÍODO | MONTO | DOCUMENTAL |
|---------------|---|---|------------------------------------|----------------|---|
| | | | | | CON OFICIO No. DOE/202/2014 DE FECHA 22 DE AGOSTO DE 2014, EL DIRECTOR DE OBRAS ESPECIALES, SOLICITA AL DIRECTOR DE COSTOS Y CONTRATOS, DE INICIO A LA REVISIÓN NORMATIVA DE LA DOCUMENTAL DEL CONTRATO. |
| ECOVIÁ-001-12 | PRODUCTOS Y ESTRUCTURAS DE CONCRETO, S.A. DE C.V. | CONSTRUCCIÓN DE ECOVIA PASO ELEVADO EN AV. LINCOLN Y GONZALITOS | 14 DE MAYO 2012 - 28 DE JUNIO 2013 | 160,050,552.65 | <p>CON OF. DOE/188/2012 DE FECHA 17 DE JULIO 2012 SE DESIGNA AL RESIDENTE DE LA OBRA</p> <p>EL 13 DE OCTUBRE DE 2014, PYECSA CONSTRUCCIONES, S.A. DE C.V. COMUNICA A LA SECRETARÍA DE OBRAS PÚBLICAS DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN, QUE CON FECHA 28 DE JUNIO DE 2013, LOS TRABAJOS FUERON CONCLUIDOS.</p> |
| ECOVIÁ-002-12 | CONSTRUCTORA COSSBU, S.A. DE | PASO A DESNIVEL EN AV. | 14 DE MAYO 2012- 23 | 79,594,052.10 | CON OF. DOE/190/2012 DE FECHA 17 DE |

| CONTRATO No. | EMPRESA | OBRA | PERÍODO | MONTO | DOCUMENTAL |
|---------------|---|---|--|-------------------|---|
| | C.V. | RUÍZ CORTINES Y AV. JOSÉ A. CONCHEL LO | DE FEBRERO 2013 | | <p>JULIO 2012 SE DESIGNA AL RESIDENTE DE LA OBRA</p> <p>CON FECHA 01 DE OCTUBRE DE 2013, CONSTRUCTORA COSS BU, S.A. DE C.V. COMUNICA A LA SECRETARÍA DE OBRAS PÚBLICAS DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN, QUE CON FECHA 23 DE FEBRERO DEL 2013, LOS TRABAJOS FUERON CONCLUIDOS.</p> <p>CON OFICIO No. DOE/288/2013 DE FECHA 13 DE NOVIEMBRE DE 2013, EL DIRECTOR DE OBRAS ESPECIALES, SOLICITA AL DIRECTOR DE COSTOS Y CONTRATOS, DE INICIO A LA REVISIÓN NORMATIVA DE LA DOCUMENTAL DEL CONTRATO.</p> |
| ECOVIÁ-003-11 | PRISMA DESARROLL OS,S.A. DE C.V. | PASO ELEVADO EN AV. RUÍZ | 14 DE AGOSTO 2011- 12 DE MAYO | 60,477,514. 47 | CON OF. DOE/052/2011 DE FECHA 25 DE AGOSTO/2011 SE |

| CONTRATO No. | EMPRESA | OBRA | PERÍODO | MONTO | DOCUMENTAL |
|---------------|--------------------|--|---------------------------------------|----------------|--|
| | | CORTINES Y AV. ALFONSO REYES | 2012 | | DESIGNA AL RESIDENTE DE LA OBRA CON FECHA 05 DE JUNIO DE 2013, PRISMA DESARROLLOS, S.A. DE C.V. COMUNICA A LA SECRETARÍA DE OBRAS PÚBLICAS DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN, QUE CON FECHA 12 DE MAYO DEL 2012, LOS TRABAJOS FUERON CONCLUIDOS. |
| ECOVÍA-003-12 | SEMEX,S.A. DE C.V. | SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL Y VERTICAL Y SEMAFORIZACIÓN PARA ECOVÍA EN AV. LINCOLN Y AV. RUÍZ CORTINES | 15 DE OCTUBRE 2012 - 27 DE ENERO 2014 | 288,933,089.83 | CON OF. DOE/273-A/2012 DE FECHA 15 DE OCTUBRE/2012 SE DESIGNA AL RESIDENTE DE LA OBRA CON FECHA 07 DE ENERO DE 2015, SEMEX, S.A. DE C.V. COMUNICA A LA SECRETARÍA DE OBRAS PÚBLICAS DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN, QUE CON FECHA 27 DE ENERO DEL 2014, LOS TRABAJOS FUERON CONCLUIDOS. CON OFICIO No. |

| CONTRATO No. | EMPRESA | OBRA | PERÍODO | MONTO | DOCUMENTAL |
|---------------|---|---|--------------------------------------|---------------|--|
| | | | | | DOE/016/2015 DE FECHA 21 DE ENERO DE 2015, EL DIRECTOR DE OBRAS ESPECIALES, SOLICITA AL DIRECTOR DE COSTOS Y CONTRATOS, DE INICIO A LA REVISIÓN NORMATIVA DE LA DOCUMENTAL DEL CONTRATO. |
| ECOVIÁ-004-12 | ELECTROCONSTRUCTORA ALFLO DE NUEVO LEÓN | ALUMBRADO PÚBLICO PARA ECOVIÁ EN AV. LINCOLN, AV. RODRIGO GÓMEZ Y AV. RUÍZ CORTINES | 20 DE NOVIEMBRE 2012-08 DE MAYO 2013 | 87,402,129.52 | <p>CON OF. DOE/319-A/2012 DE FECHA 20 DE NOVIEMBRE/2012 SE DESIGNA AL RESIDENTE DE LA OBRA</p> <p>CON FECHA 08 DE OCTUBRE DE 2014, ELECTROCONSTRUCTORA ALFLO DE NUEVO LEÓN, S.A. DE C.V. COMUNICA A LA SECRETARÍA DE OBRAS PÚBLICAS DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN, QUE CON FECHA 08 DE MAYO DEL 2013, LOS TRABAJOS FUERON CONCLUIDOS.</p> <p>CON OFICIO No. DOE/277/2014 DE</p> |

| CONTRATO No. | EMPRESA | OBRA | PERÍODO | MONTO | DOCUMENTAL |
|---------------|--------------------------------|---|--|----------------|---|
| | | | | | FECHA 11 DE NOVIEMBRE DE 2014, EL DIRECTOR DE OBRAS ESPECIALES, SOLICITA AL DIRECTOR DE COSTOS Y CONTRATOS, DE INICIO A LA REVISIÓN NORMATIVA DE LA DOCUMENTAL DEL CONTRATO. |
| ECOVIÁ-005-11 | CEMEX CONCRETO S, S.A. DE C.V. | CARRILES CENTRALES EN AV. RUÍZ CORTINES DE AV. RODRIGO GÓMEZ A AV. GIRASOL MONTERREY, SAN NICOLÁS DE LOS GARZA Y GUADALUPE NUEVO LEÓN | 26 DE ENERO 2012- 15 DE DICIEMBRE 2013 | 377,736,882.64 | <p>CON OF. DOE/016-A/2012 DE FECHA 26 DE ENERO/ 2012 SE DESIGNA AL RESIDENTE DE LA OBRA</p> <p>CON OFICIO No. CMX-ECOVIA/2013/023-A DE FECHA 01 DE AGOSTO DE 2014, CEMEX CONCRETOS, S.A. DE C.V. COMUNICA A LA SECRETARÍA DE OBRAS PÚBLICAS DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN, QUE CON FECHA 15 DE DICIEMBRE 2013, LOS TRABAJOS FUERON CONCLUIDOS.</p> <p>CON OFICIO No. DOE/203/2014 DE</p> |

| CONTRATO No. | EMPRESA | OBRA | PERÍODO | MONTO | DOCUMENTAL |
|----------------|---------|------|---------|-------------------------|---|
| | | | | | FECHA 22 DE AGOSTO DE 2014, EL DIRECTOR DE OBRAS ESPECIALES, SOLICITA AL DIRECTOR DE COSTOS Y CONTRATOS, DE INICIO A LA REVISIÓN NORMATIVA DE LA DOCUMENTAL DEL CONTRATO. |
| TOTALES | | | | 1,241,870,375.43 | |

(Anexo No. 3)

Acciones Operativas Por Que Se Hizo:

Por qué era necesario que los habitantes de la zona contaran con un Sistema de Transporte Rápido, con autobuses de piso bajo, que puedan abordar desde personas con discapacidad hasta ciclistas, en tiempos menores y con gran comodidad y seguridad, ya que el carril de tránsito de los camiones será exclusivo.

Para Que Se Hizo:

Para que los habitantes tengan los siguientes Beneficios:

- Contar con sistema de transporte masivo que vaya directamente a los municipios de Monterrey, San Nicolás y Guadalupe, además, a través de las rutas alimentadoras beneficia a los municipios de Apodaca, García y Santa Catarina.
- Tenga mayor disponibilidad para moverse a otros destinos con el mismo boleto, ya que el Metro estará interconectado a la ECOVÍA y así aumentar su cobertura longitudinal a 62.1 kilómetros.
- Cuento con un servicio de transporte público, cómodo, seguro y confiable.
- Que su tiempo de traslado, se reduzca en forma considerable.

Se reducen los niveles de contaminación.

Primera distribución del Presupuesto:

INVERSIÓN MDP

| CONTRATO No. | EMPRESA | OBRA | PERÍODO | MONTO CONTRATADO EN MDP | CUENTA CON ACTA FINIQUITO |
|----------------|---|---|--|-------------------------|---------------------------|
| ECOVÍA-001-11 | CEMEX CONCRETOS, S.A. DE C.V. | CARRILES CENTRALES EN AV. LINCOLN Y AV. RODRIGO GÓMEZ | 14 DE AGOSTO 2011 - 31 DE MARZO 2012 | 187.676 | SI |
| ECOVÍA-001-12 | PRODUCTOS Y ESTRUCTURAS DE CONCRETO, S.A. DE C.V. | CONSTRUCCIÓN DE ECOVIA PASO ELEVADO EN AV. LINCOLN Y GONZÁLITOS | 14 DE MAYO 2012 - 28 DE JUNIO 2013 | 160.050 | SI |
| ECOVÍA-002-12 | CONSTRUCTOR A COSS BU, S.A. DE C.V. | PASO A DESNIVEL EN AV. RUÍZ CORTINES Y AV. JOSÉ A. CONCHELLO | 14 DE MAYO 2012- 23 DE FEBRERO 2013 | 79.594 | SI |
| ECOVÍA-003-11 | PRISMA DESARROLLOS, S.A. DE C.V. | PASO ELEVADO EN AV. RUÍZ CORTINES Y AV. ALFONSO REYES | 14 DE AGOSTO 2011- 12 DE MAYO 2012 | 60.477 | SI |
| ECOVÍA-003-12 | SEMEX, S.A. DE C.V. | SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL Y VERTICAL Y SEMAFORIZACIÓN PARA ECOVÍA EN AV. LINCOLN Y AV. RUÍZ CORTINES | 15 DE OCTUBRE 2012 - 27 DE ENERO 2014 | 288.933 | SI |
| ECOVÍA-004-12 | ELECTROCONSTRUCTORA ALFLO DE NUEVO LEÓN | ALUMBRADO PÚBLICO PARA ECOVÍA EN AV. LINCOLN, AV. RODRIGO GÓMEZ Y AV. RUÍZ CORTINES | 20 DE NOVIEMBRE 2012-08 DE MAYO 2013 | 87.402 | SI |
| ECOVÍA-005-11 | CEMEX CONCRETOS, S.A. DE C.V. | CARRILES CENTRALES EN AV. RUÍZ CORTINES DE AV. RODRIGO GÓMEZ A AV. GIRASOL MONTERREY, SAN NICOLÁS DE LOS GARZA Y GUADALUPE NUEVO LEÓN | 26 DE ENERO 2012- 15 DE DICIEMBRE 2013 | 377.736 | SI |
| TOTALES | | | | 1,241.87 | |

Acciones De Seguimiento Seguimiento y Control (Agregar la naturaleza y propósito de las acciones de seguimiento y control).

El Gobierno del Estado de Nuevo León a través de la Secretaría de Obras, mediante su Residente de Obra, el Arq. Ernesto Lara Salinas, fue el encargado de revisar el control y dar seguimiento a todas las obras integradoras del Proyecto Ecovía, por lo que desde que inició la obra, hasta el cierre de cada una de ellas, el Arq. Lara, se encargó de la revisión de cada una de ellas, dando cumplimiento, según el Artículo 64 de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las mismas del Estado de Nuevo León.

El 10 de junio de 2013, se recibió la primera obra, "Paseo Elevado", por lo que en el Acta de Verificación de Obra, firmada por el Residente de Obra, el Ing. Teodoro López Leal, por parte del Gobierno del Estado y el Ing. Jorge Arturo Cedillo Acosta, hicieron constar de la terminación y cumplimiento del proyecto; en conjunto el 28 de junio de 2013, el Arq. Lara recibe la obra del "Paseo Elevado".

Como segunda obra terminada, el paso a desnivel, fue entregado mediante Acta de Verificación de Obra del 3 de octubre de 2013, firmada por el Residente de Obra por parte del Gobierno del Estado y el Ing. José Manuel Vega Gallardo, representante de la Constructora Coss Bu S.A. de C.V.

Posteriormente el 14 de agosto de 2014, la Constructora Cemex por medio del Ing. Enrique Lozano Villareal, entrega la obra de los carriles centrales parte de la obra Ecovía, por lo que el Arq. Ernesto Lara Salinas, la recibe de conformidad; como consecuencia para el mes de octubre del mismo año, también se elabora acta de verificación, en dónde se recibe el alumbrado público de la obra, por lo que firman el Arq. Lara y el Arq. José Enrique Lozano Villareal, Superintendente de Electroconstructora Alflo de Nuevo León S.A. de C.V.

Por último, el 9 de enero de 2015, se recibió la obra de señalamientos y semaforización mediante Acta de Verificación de Obra, firmada por el Arq. Ernesto Lara y el Superintendente Leo Magno Sacamitzin Cuautla. **(Anexo No. 4)**

Finiquitos de Contratos.

| CONTRATO No. | EMPRESA | OBRA | PERÍODO DE EJECUCIÓN | MONTO ORIGINAL DEL CONTRATO C/IVA | MONTO FINAL DEL CONTRATO C/IVA | ACTA DE FINIQUITO | FIANZAS |
|----------------|---|---|--------------------------------------|-----------------------------------|--------------------------------|--|--|
| ECOVÍ A-001-11 | CEMEX CONCRETOS, S.A. DE C.V. | CARRILES CENTRALES EN AV. LINCOLN Y AV. RODRIGO GÓMEZ | 14 DE AGOSTO 2011 - 31 DE MARZO 2012 | 173,948,551.48 | 187,676,154.22 | En la ciudad de Monterrey, Nuevo León, siendo las 12:00 del día 14 de Agosto de 2014, se reunieron en las oficinas de la Dirección de Obras Especiales ubicadas en Washington 648 Ote., Centro en el Municipio de Monterrey. | No. 1363069 de ACC Fianzas Monterrey, S.A. de fecha 25 de julio 2014, con vigencia del 14 de agosto del 2014 al 14 de agosto 2015. |
| ECOVÍ A-001-12 | PRODUCTOS Y ESTRUCTURAS DE CONCRETO, S.A. DE C.V. | CONSTRUCCIÓN DE ECOVIA PASO ELEVADO EN AV. LINCOLN Y GONZÁLITOS | 14 DE MAYO 2012 - 28 DE JUNIO 2013 | 109,738,734.94 | 160,050,552.65 | En la ciudad de Monterrey, Nuevo León, siendo las 10:30 del día 04 de noviembre de 2014, se reunieron en las | No. 1479833-0000 de Primero Fianzas, S.A. de C.V. fecha 13 de octubre 2014, con vigencia del 04 de noviembre |

| CONTRATO No. | EMPRESA | OBRA | PERÍODO DE EJECUCIÓN | MONTO ORIGINAL DEL CONTRATO C/IVA | MONTO FINAL DEL CONTRATO C/IVA | ACTA DE FINIQUITO | FIANZAS |
|---------------|------------------------------------|--|------------------------------------|-----------------------------------|--------------------------------|---|-----------------------------------|
| | | | | | | oficinas de la Dirección de Obras Especiales ubicadas en Washington 648 Ote., Centro en el Municipio de Monterrey. | del 2014 al 14 de noviembre 2015. |
| ECOVÍA-002-12 | CONSTRUCTORA COSS BU, S.A. DE C.V. | PASO A DESNIVEL EN AV. RUÍZ CORTINES Y AV. JOSÉ A. CONCHELLO | 14 DE MAYO 2012-23 DE FEBRERO 2013 | 74,464,967.36 | 79,594,052.10 | En la ciudad de Monterrey, Nuevo León, siendo las 10:00 del día 21 de octubre de 2013, se reunieron en las oficinas de la Dirección de Obras Especiales ubicadas en Washington 648 Ote., Centro en el Municipio de Monterrey. | |

| CONTRATO No. | EMPRESA | OBRA | PERÍODO DE EJECUCIÓN | MONTO ORIGINAL DEL CONTRATO C/IVA | MONTO FINAL DEL CONTRATO C/IVA | ACTA DE FINIQUITO | FIANZAS |
|----------------|----------------------------------|--|---------------------------------------|-----------------------------------|--------------------------------|---|--|
| ECOVÍ A-003-11 | PRISMA DESARROLLOS, S.A. DE C.V. | PASO ELEVADO EN AV. RUÍZ CORTINES Y AV. ALFONSO REYES | 14 DE AGOSTO 2011-12 DE MAYO 2012 | 57,883,310.67 | 60,477,514.47 | En la ciudad de Monterrey, Nuevo León, siendo las 12:00 del día 28 de junio de 2013, se reunieron en las oficinas de la Dirección de Obras Especiales ubicadas en Washington 648 Ote., Centro en el Municipio de Monterrey. | No. 1355414 de Primero Fianzas, S.A. de C.V. fecha 06 de junio 2013, con vigencia del 06 de junio 2013 al 06 de junio 2014. |
| ECOVÍ A-003-12 | SEMEX, S.A. DE C.V. | SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL Y VERTICAL Y SEMAFORIZACIÓN PARA ECOVÍA EN AV. LINCOLN Y AV. RUÍZ CORTINES | 15 DE OCTUBRE 2012 - 27 DE ENERO 2014 | 245,646,188.07 | 288,933,089.83 | En la ciudad de Monterrey, Nuevo León, siendo las 10:30 del día 21 de enero de 2015, se reunieron en las oficinas de la Dirección de Obras Especiales ubicadas en | No. 8821840500000000 de Chubb de México Compañía Afianzadora, S.A. de C.V., con vigencia del 21 de enero 2015 al 21 de enero 2016. |

| CONTRATO No. | EMPRESA | OBRA | PERÍODO DE EJECUCIÓN | MONTO ORIGINAL DEL CONTRATO C/IVA | MONTO FINAL DEL CONTRATO C/IVA | ACTA DE FINIQUITO | FIANZAS |
|----------------|--|---|---------------------------------------|-----------------------------------|--------------------------------|---|---|
| | | | | | | Washington 648 Ote., Centro en el Municipio de Monterrey. | |
| ECOVÍ A-004-12 | ELECTRO CONSTRUCTORA ALFLO DE NUEVO LEÓN | ALUMBRADO PÚBLICO PARA ECOVÍA EN AV. LINCOLN, AV. RODRIGO GÓMEZ Y AV. RUÍZ CORTINES | 20 DE NOVIEMBRE 2012-08 DE MAYO 2013 | 81,211,033.44 | 87,402,129.52 | En la ciudad de Monterrey, Nuevo León, siendo las 10:30 del día 31 de octubre de 2014, se reunieron en las oficinas de la Dirección de Obras Especiales ubicadas en Washington 648 Ote., Centro en el Municipio de Monterrey. | No. 1465955-0000 de Primero Fianzas, S.A. de C.V. fecha 21 de agosto 2014, con vigencia del 31 de octubre del 2014 al 31 de octubre 2015. |
| ECOVÍ A-005-11 | CEMEX CONCRETOS, S.A. DE C.V. | CARRILES CENTRALES EN AV. RUÍZ CORTINES DE AV. RODRIGO GÓMEZ A AV. | 26 DE ENERO 2012-15 DE DICIEMBRE 2013 | 322,556,304.29 | 377,736,882.64 | En la ciudad de Monterrey, Nuevo León, siendo las 10:30 del día 25 de agosto de 2014, se | No. 1028-01873-0 de fecha 15 de diciembre 2013, de ASERTA, S.A. DE C.V., con vigencia 25 de Agosto |

| CONTRATO No. | EMPRESA | OBRA | PERÍODO DE EJECUCIÓN | MONTO ORIGINAL DEL CONTRATO C/IVA | MONTO FINAL DEL CONTRATO C/IVA | ACTA DE FINIQUITO | FIANZAS |
|-----------------|---------|--|----------------------|-----------------------------------|--------------------------------|---|----------------------------|
| | | GIRASOL MONTERREY, SAN NICOLÁS DE LOS GARZA Y GUADALUPE NUEVO LEÓN | | | | reunieron en las oficinas de la Dirección de Obras Especiales ubicadas en Washington 648 Ote., Centro en el Municipio de Monterrey. | 2014 al 25 de Agosto 2015. |
| TOTAL ES | | | | | 1,241,870,375.43 | | |

6. Aplicación de Los Recursos Humanos, Financieros Y Presupuestarios.

Presupuesto y calendario de gasto autorizado

Con oficio No. DBI/400000/015/2011 de fecha 10 de marzo del 2011 el Director de BANOBRAS, le comunicó al Secretario de Desarrollo Sustentable en el Gobierno del Estado de Nuevo León, que “Me es grato comunicar a usted que, *en reunión del Comité Técnico del Fideicomiso 1936 Fondo Nacional de Infraestructura (FNI) celebrada el 25 de febrero del año en curso, se autorizó al Gobierno del Estado de Nuevo León (Promotor), el otorgamiento de un Apoyo no Recuperable hasta por \$610.0 millones de pesos, destinado a financiar una parte alícuota del componente de infraestructura del proyecto Corredor Troncal de Transporte Masivo Tipo BRT que cruzará la Zona Metropolitana de Monterrey de Oriente a Poniente, por la Av. Abraham Lincoln y la Av. Adolfo Ruíz Cortines (Proyecto). La inversión estimada del proyecto es de \$1,637.5 millones sin incluir el impuesto al Valor Agregado.*

El Proyecto de Inversión consiste en establecer un Corredor Troncal de 24.8 km, que funcionará como vía reservada para el transporte público, con 34 paraderos con carril de rebase, con dos terminales de integración en los extremos, una estación de conexión en la Estación Mitras de la línea 1 de Metrorrey, 3 pasos a desnivel para los autobuses y semaforización sincronizada en 60 intersecciones, y con un sistema moderno de control y una flota de 112 modernos autobuses de piso bajo.

El Apoyo se sujetará a los siguientes términos:

El Apoyo No Recuperable se autoriza en la modalidad de Subvención en caso de que el Proyecto se lleve a cabo como proyecto de prestación de servicios (PPS), o como Aportación en caso de que se lleve a cabo como Obra Pública hasta por \$610.0 millones de pesos equivalente en Unidades de Inversión (UDIS) de la fecha de autorización, sin considerar el Impuesto al Valor Agregado.

El Promotor cubrirá el 100% del Impuesto al Valor Agregado del Costo total del Proyecto.

El Promotor deberá suscribir con el FNI un Convenio de Apoyo Financiero (CAF), para lo cual dispondrá de un plazo de 180 días naturales a partir de la fecha en que se notifica la presente autorización.

En dicho CAF se especificarán los términos y condiciones que el Promotor deberá cumplir a satisfacción del FNI para el desembolso de los recursos objeto del Apoyo.

Asimismo, se deberá prever la obligación del promotor de modificar las concesiones al sector privado para reestructurar las rutas troncales y alimentadoras para que el servicio de transporte público aproveche la vía reservada del corredor, y de no hacerlo, la obligación de reembolsar los recursos al FNI.

También se deberá establecer que la suma del Apoyo adicionada a las aportaciones o subvenciones que otorgue la banca de desarrollo, otros fideicomisos de fomento o cualquier Entidad del Sector Público, no deberá exceder el 66% del monto total de la Inversión del proyecto.

Previo a la celebración del CAF, el Promotor deberá acreditar al FNI haber dado cumplimiento a los criterios de elegibilidad contenidos en el numeral 8 o 9 de las Reglas de Operación del FNI, según corresponda.

- *El Promotor deberá presentar al FNI y a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes del Gobierno Federal, un dictamen jurídico en el que sustente que las bases y en general el proceso de licitación de la Obra Pública y de las Concesiones se llevarán a cabo, bajo su responsabilidad, con sujeción a la normatividad aplicable.*
- *El promotor se obliga a constituir un Fideicomiso de Inversión, Administración y Fuente de Pago que administre los recursos autorizados.*
- *Se deberá cumplir con lo dispuesto en los Lineamientos del PROTRAM y con la legislación federal aplicable.*

En breve le haremos llegar el proyecto de Convenio aludido, con el propósito de iniciar la revisión de su clausulado y en su caso, obtener su visto bueno o bien sus observaciones para promover su pronta formalización.

Sin más por el momento, reciba un cordial saludo.

Firma al calce...”

7. Situaciones Críticas Que Pudieron Haber Afectado El Cumplimiento Del Proyecto.

Problemática

El crecimiento de la mancha urbana del AMM en los últimos cuarenta años se ha dado cada vez con mayor dispersión, provocando el alargamiento de los viajes de las personas y un mayor costo para la provisión de los servicios públicos entre ellos el transporte. Esto se ve reflejado en una disminución de la densidad de población, que de 1970 al 2007 disminuyó de 90 a 48 habitantes por hectárea.

La distribución de los viajes entre los distintos modos de transporte, denota que en diez años (de 1995 al 2005) el automóvil incrementó su participación en poco más de 14 puntos porcentuales, sobre todo debido a la caída en la participación del transporte urbano de más de 18 puntos y a las elevadas tasas de crecimiento del parque automotor que al finalizar el año 2009 superó el millón 700 mil vehículos.

Al crecimiento desproporcionado del número de autos le sumamos una ineficiente estructura del Sistema de Transporte Público Urbano que sigue un patrón radial, donde las rutas van de la periferia al centro, lo cual resultaba racional en 1967 con una ciudad de un millón de habitantes y el 60% de los viajes con destino en el centro de la ciudad, en la actualidad se tiene una ciudad cuatro veces más poblada y con menos del 18 % de los viajes con destino en el centro, por lo que esa misma estructura radial ya no es eficiente.

Como cada vez tenemos una ciudad más dispersa, para el Transporte Público implica una reducción en el Índice de Pasajeros por Kilómetro (IPK) pasando de 4.04 en 1967 hasta 2.47 en 2003, y que en la actualidad se sitúe en esos mismos niveles incluso manteniendo una flota de transporte estable desde hace más de diez años. Lo anterior significa que si continúa la tendencia de un crecimiento urbano cada vez menos denso y cada vez menor productividad en la flota de transporte público, para mantenerse con calidad estable se requerirán tarifas reales más altas o subsidiadas.

Propuesta de solución

En el Plan Estatal de Desarrollo 2010-2015 y el Plan Sectorial de Transporte y Vialidad del área metropolitana de Monterrey 2008-2030 (PSTV), se establece una estrategia de prioridad del transporte público mediante la conformación del Sistema Integrado de Transporte Metropolitano (SITME), con altos estándares de calidad, sistema de prepago y corredores troncales con vía reservada al transporte público, integrado con la red del Metro como una opción atractiva frente al uso excesivo del automóvil particular, lo cual es congruente con el Plan Nacional de Desarrollo 2007-2012 en su apartado 2.10 Telecomunicaciones y Transportes.

El PSTV propone el desarrollo de 10 corredores de transporte masivo entre los cuales el corredor troncal Lincoln - Ruiz Cortines es el que presenta mayor demanda después de los corredores por donde están las dos líneas de Metrorrey.

El proyecto consiste en la construcción de un Corredor Troncal con vía reservada al transporte público que cruza la zona metropolitana de Monterrey de oriente a poniente por las avenidas Lincoln y Ruiz Cortines, con una longitud de 30.1 km de terminal a terminal, y con sus rutas alimentadoras.

Infraestructura del corredor:

- Corredor con dos carriles centrales de concreto hidráulico pigmentado, reservados para el transporte público a lo largo de los 30.1 km, el cual cuenta con carril de rebase en cada una de las estaciones.
- 3 pasos a desnivel reservados para los autobuses, en los cruces de Lincoln con Gonzalitos, Ruiz Cortines con José Ángel Conchello y el tercero en Manuel L. Barragán y Universidad.
- Dos terminales de integración, terminal poniente en la calle Puerta de Hierro por Av. Lincoln, y la terminal oriente en la calle Modesto Alanís por Av. Ruiz Cortines.
- Estación de transferencia con la línea 1 del Metrorrey en su estación Mitras.

34 paraderos, la mitad de 4 posiciones por sentido y la otra mitad de 6 posiciones por sentido, todos con carril de rebase.

8. Resultados Alcanzados E Impactos Identificados.

Beneficios esperados del proyecto de la ECOVÍA.

Los beneficios de este proyecto son los siguientes:

- Aumentar las velocidades de operación en el corredor de 19 Km / hora sin proyecto a 25 Km /hora con proyecto en las rutas normales y a 40 km/h en las rutas exprés.
- Reducir hasta en un 50 por ciento los tiempos de traslado para el usuario. Los recorridos de una hora sobre Lincoln y Ruíz Cortines se harán en 30 minutos.
- Disminuir los costos de operación de las unidades de transporte público.
- Ofrecer seguridad y confort a los usuarios.
- Reducir la posibilidad de accidentes al eliminar las maniobras de rebase.
- Mejorar los niveles de servicio.
- Frenar la tendencia a incrementar las tarifas en términos reales.
- Reducción del orden de 16 mil 750 toneladas de bióxido de carbono al año, lo que representa alrededor de 5 por ciento de las emisiones en el corredor.
- Reestructuración de 47 rutas de transporte público, mejorando la vialidad en el corredor.
- Se desalienta el uso del automóvil particular.
- Generación de fuentes de empleo, durante su construcción y su posterior operación

Resultados y Beneficios Alcanzados

El 28 de enero de 2014 entró en operaciones el nuevo Sistema de Transporte Ecovía. El desarrollo e implementación del Sistema Integrado de Transporte Metropolitano comprende unos 30 kilómetros de carriles exclusivos en las avenidas Lincoln y Ruiz Cortines, con accesibilidad universal, autobuses de alta tecnología con internet inalámbrico y aire acondicionado. De igual manera se instalaron pantallas en las estaciones que indican los tiempos de llegada de los autobuses, sistemas automatizados de prepago y compatibilidad con el Sistema de Tarjeta Electrónica Feria.

La longitud desde la terminal de integración Lincoln en Monterrey hasta la terminal de integración Valle Soleado en Guadalupe, cuenta con 39 estaciones intermedias y dos con transferencia integrada con el Sistema Metrorrey.

Los 80 autobuses usan motores ecológicos con combustión de gas natural CNG de muy bajas emisiones.

Se redujeron aproximadamente 16 mil 750 toneladas de emisión de bióxido de carbono en el año; lo que representa alrededor de 5 por ciento de las emisiones actuales en el corredor. A la vez, se generaron alrededor mil 500 empleos durante la construcción, y la operación genera 500 empleos directos entre choferes de unidades de Ecovía, guardias en las estaciones, personal de atención al usuario y personal de supervisión, mantenimiento y operación del sistema.

Teniendo en mente la eficacia de la circulación del sistema, se implementó el sistema de sincronía semafórica con priorización de paso al transporte público lo cual disminuye el tiempo de traslado. En este último año se aumentó la velocidad comercial un 15 por ciento dentro de la troncal, pasando de 21 a 24 kilómetros por hora.

El sistema da servicio directamente a los municipios de Monterrey, San Nicolás y Guadalupe, además a través de las rutas alimentadoras beneficia a los municipios de Apodaca, García y Santa Catarina.

Con las conexiones del Sistema Metrorrey a la Ecovía en sus líneas 1 y 2, se aumenta su cobertura longitudinal de 32 a 62.1 kilómetros por lo que el usuario tiene disponibles más destinos con el mismo boleto.

El usuario cuenta con un servicio de transporte público seguro y confiable ya que el sistema de Ecovía cuenta con guardias en cada una de las estaciones y un sistema de vigilancia a través de videocámaras en todas las estaciones y unidades. El sistema reduce hasta en un 50 por ciento los tiempos de traslado para el usuario; los recorridos que antes les llevaba hasta una hora sobre Lincoln y Ruiz-Cortines, ahora se hacen en 30 minutos.

Se reestructuraron 46 rutas de transporte público que circulaban sobre las avenidas Lincoln-Ruiz Cortines, mejorando la vialidad en este corredor. Esta reestructuración y la tarifa integrada le dan al usuario acceso a una red de más de 700 kilómetros lineales de transporte con un solo pago.

La calidad del sistema es rigurosamente observada por medio de encuestas a los usuarios. En febrero del 2014 y abril del 2015 se aplicaron dos encuestas a los usuarios de Ecovía. Lo que más le agrada al usuario es la seguridad y rapidez, pero la comodidad aún puede mejorarse. El 80 por ciento de los encuestados calificaron al sistema por encima de los siete puntos en una escala del uno al diez.

En octubre de 2014, contaba con 103 mil pasajeros diarios y a la fecha transporta un promedio de 110 mil pasajeros diarios. El 23 de septiembre del 2014 se implementó el servicio especial de Lincoln – Mitras debido al alto número de demanda de pasajeros al poniente del corredor y el 24 de enero del 2015 se implementó el servicio especial de Mitras – Regina con transferencia a la línea 2 del Sistema Metrorrey.

En marzo del 2015 se instalaron máquinas automáticas expendedoras para la consulta de saldo, venta y recarga de la Tarjeta Electrónica ECOVÍA y compatible con FERIA en cada una de las estaciones. Estas máquinas facilitan el acceso al

Sistema de Transporte ya que están disponibles durante todo el tiempo de la operación a la entrada de las estaciones.

Con la finalidad de impulsar la cultura en los usuarios, en mayo del 2014 se inició el programa de Yo Leo CONARTE en Ecovía en el que se fomenta la lectura en los usuarios al proporcionarles libros sin costo en las estaciones. En un año se han distribuido más de 12 mil libros.

Principales Beneficios

- El sistema da servicio directamente a los municipios de Monterrey, San Nicolás y Guadalupe, además a través de las rutas alimentadoras beneficia a los municipios de Apodaca, García y Santa Catarina.
- Da servicio a un total de 160 mil usuarios del transporte público diariamente en las líneas troncales.
- El Metro está interconectado a la Ecovía, aumentando así su cobertura longitudinal de 32 a 62.1 kilómetros y el usuario tiene disponibles más destinos con el mismo boleto.
- El usuario cuenta con un servicio de transporte público cómodo, seguro y confiable.
- Reduce hasta en un 50 por ciento los tiempos de traslado para el usuario. Los recorridos de una hora sobre Lincoln y Ruiz-Cortines se harán en 30 minutos.
- Se reestructuraron 47 rutas de transporte público, lo que mejora la vialidad para el automovilista en el corredor.
- Reduce 16 mil 750 toneladas de bióxido de carbono al año, lo que representa alrededor de 5 por ciento de las emisiones actuales en el corredor.
- Baja entre 15 y 20 por ciento el uso del automóvil particular en la zona de influencia del proyecto, en el mediano plazo.
- Generó 1 mil 500 empleos durante la construcción.

9. Informe final del servidor público de la dependencia, responsable de la elaboración de la memoria documental.

Los trabajos de construcción del Corredor Troncal con vía reservada al transporte público que cruza la Zona Metropolitana de Monterrey de oriente a poniente por las avenidas Lincoln y Ruíz Cortines, fueron realizados por el Gobierno del Estado de Nuevo León, bajo amparo del Programa de Apoyo Federal al Transporte Masivo (PROTRAM), de sus Reglas de Operación y regulados por los Convenios específicos, celebrados para tal fin.

El proyecto se inició en el año 2011 como propuesta del Gobierno del Estado, y el Gobierno Federal lo retoma en el año 2012 como un Compromiso de Gobierno, por lo que mediante una inversión tripartita, el FONADIN asignó recursos presupuestales proporcional al 32.11%, para llevar a cabo las obras, las cuales se realizaron durante los años 2012 al 2014.

Al respecto, esta Secretaría, a través de la Subsecretaría de Transporte, analizó y estudió la viabilidad del cumplimiento de dicho compromiso considerando, entre otros, los factores técnicos y normativos aplicables a este tipo de proyectos. Dicho dictamen determina para su cumplimiento, incluir al texto las palabras “proyecto de la línea” y únicamente considerar la ejecución de la línea 3 y la Ecovía, ya que para la construcción de la línea 4 no se cuenta con estudios de pre inversión, registro de proyecto en Cartera y no se tienen recursos necesarios para la inversión requerida en su construcción.

Mediante oficio No. 1.-289 con fecha 10 de septiembre de 2015, el Lic. Gerardo Ruiz Esparza, Secretario de Comunicaciones y Transportes, solicita al Secretario Técnico de Gabinete, el Lic. Roberto Padilla Domínguez, registrar el cumplimiento del Compromiso por lo que se refiere al “apoyo a los proyectos de Ecovía”.

El 22 de septiembre de 2015, el Licenciado JUAN MANUEL GARCÍA GARCÍA, Notario Público Titular de la Notaría Pública número 129, HACE CONSTAR: que a solicitud del Licenciado ROBERTO PADILLA DOMÍNGUEZ, en su carácter de SECRETARIO TÉCNICO DEL GABINETE de la Jefatura de la Oficina de la Presidencia de la Republica, procedió a realizar fe de hechos y certificación notarial respecto del CUMPLIMIENTO DEL COMPROMISO FIRMADO POR EL

LICENCIADO ENRIQUE PEÑA NIETO DURANTE SU CAMPAÑA POLÍTICO-ELECTORAL POR LA PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA.

Con lo que se da por terminada la presente DILIGENCIA, firmando para constancia en unión del Suscrito Notario el señor Licenciado ALFREDO ADOLFO AHUMADA GUEVARA, en su carácter de DIRECTOR DE ASUNTOS JURIDICOS EN LA DIRECCIÓN GENERAL JURIDICA Y CONSULTIVA de la Oficina de la Presidencia de la República, tomándose razón de esa actuación en el Libro de Actas Fuera de Protocolo del presente año bajo el número **252,324.-DA FE. (ANEXO 6)**





