LIBRO BLANCO

ENTREGA RECEPCIÓN 2012

"AUTOPISTA SALAMANCA-LEÓN"

SECRETARÍA DE OBRA PÚBLICA

Índice

I. Introducción…… 2
II. Presentación…….. 7
III. Objetivo…… 12
IV. Fundamento Legal…….. 13
V. Antecedentes……... 19
VI. Acciones Realizadas……. 34
VII. Resultados y Logros…….. 61
VIII. Informe Final…… 64
IX. Soporte Documental…… 77
X. Glosario…… 78

LIBRO BLANCO AUTOPISTA SALAMANCA-LEÓN

1. Introducción

La inversión en infraestructura resulta indispensable para el desarrollo económico y social de un país, al elevar la competitividad de la economía satisfaciendo las condiciones básicas para el avance de las actividades productivas.

Derivado de lo expuesto y en el tenor de impulsar el sector de la infraestructura, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), dentro del Programa Nacional Carretero 2007-2012 define objetivos cuyos logros se traducen en el aumento de la competitividad de la economía, contribuyen al equilibrio regional, extienden la comunicación, eliminan el aislamiento de las comunidades rurales y generan empleos directos e indirectos bien remunerados, impulsando el potencial de desarrollo nacional y regional.

El componente esencial de este Programa, es un conjunto de 100 proyectos que podrán terminarse y ponerse en servicio durante la presente administración federal. Este conjunto comprende la modernización estratégica de la red, libramientos y accesos y carreteras interestatales.

Como característica sobresaliente, todas las obras son viables, existen condiciones para financiarlas y se pueden terminar en el transcurso de la presente administración. En consecuencia, se abre una oportunidad real de que antes de que concluya el 2012 se entregue a la población mexicana la infraestructura de 100 obras carreteras que transformarán la geografía económica nacional.

Los resultados que se esperan obtener con la concepción y puesta en marcha de este Programa, son:

- 20 Libramientos y accesos (1,310.0 km).
- 15 Carreteras Interestatales (1,757.0 km).
- 3 Cruces Fronterizos (10.6 km).
- 20 Carreteras nuevas (2,858.2 km).
- 42 Carreteras ampliadas y modernizadas (6,164.3 km).

El Programa Nacional Carretero 2007-2012, considera a la región Centro-Occidente del país en sus proyectos 49, 50 y 51 pertenecientes al estado de Guanajuato.

Cuadro 1

PROYECTOS 2007-2012							
	PROYECTO	ENTIDAD FEDERATIVA	SUBPROGRAMA	ESQUEMA DE FINANCIAMIENTO	LONGITUD (KM)	INVERSION 2007-2012 (MDP)	JUSTIFICACION
OBRAS DE CONSTRUCCION A 2 CARRILES							
49	Morelia-Salamanca	Michoacán/Guanajuato	Modernización estratégica de la red	concesión	83.0	500.0	Aumento de capacidad en tramos estratégicos
50	Irapuato-Guadalajara Libramiento de Irapuato Irapuato-La Piedad Libramiento La Piedad Acceso a Autopista México-Guadalajara	 Guanajuato Guanajuato Guanajuato Michoacán	 Libramientos y accesos Modernización estratégica de la red Libramientos y accesos Libramientos y accesos	 Concesión PPS Concesión Concesión	 30.0 75.0 18.0 32.0	 620.0 231.0 632.5 103.5	 Conectividad de ciudades importantes Aumento de capacidad en tramos estratégicos Aumento de capacidad en tramos estratégicos
51	**Salamanca-León**	**Guanajuato**	**Modernización estratégica de la red**	**Concesión**	**85.0**	**2,000.0**	**Conectividad de ciudades importantes**

Fuente: Programa Carretero 2007-2012 y sus 100 Proyectos Estratégicos.

Con el fin de contribuir a la integración nacional y a la articulación de cadenas productivas, el Gobierno del Estado junto con el Gobierno Federal, identificó como proyecto prioritario en el Programa Nacional Carretero de Infraestructura, la construcción de la Autopista Salamanca-León bajo la modalidad de concesión, por lo que esta obra carretera forma parte de estos 100 proyectos estratégicos que integran el Programa.

Mapa 1

Para lograr la materialización de dicho proyecto fue necesario alinear la actuación de dependencias federales, gobiernos estatales y municipales. Por ello, junto con el trabajo de la SCT en la preparación de los proyectos del Programa Nacional Carretero, fue imperiosa la formalización de convenios de concertación con gobiernos estatales que permitieran concretar los objetivos del programa.

Con base en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (1) el Plan Nacional de Desarrollo 2007-2012, la Ley de Planeación (2) y el Programa Nacional Carretero de Infraestructura 2007-2012, el 28 de julio de 2008, se firmó el Convenio General de Coordinación(3) entre el Ejecutivo Federal por conducto de la SCT y el Gobierno del Estado de Guanajuato, con el objeto de establecer las acciones necesarias para la ejecución de las obras contenidas en el Programa Nacional Carretero de Infraestructura 2007-2012, así como las que se integren en el Plan de Gobierno 2006-2012 y que aparecen descritas en el Anexo 1 del Convenio General de Coordinación. En dicho Convenio se establecieron un total de 18 obras incluidas en el Programa Nacional Carretero 2007-2012, de las cuales 10 corresponden a modernización estratégica de la red, 5 a construcción de libramientos y 3 se relacionan con construcción de autopistas.

(1) En su artículo 116 fracción VII
(2) En el artículo 33.
(3) Convenio General de Coordinación que celebran la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y el Estado de Guanajuato, que tiene por objeto establecer las acciones necesarias para la ejecución de las obras contenidas en el Programa Nacional de Infraestructura 2007-2012, así como las que se integran en el Plan de Gobierno 2006-2012 publicado en el Diario Oficial de la Federación en la Primera Sección el martes 21 de octubre de 2008.

Es importante mencionar que el Convenio General Carretero es el primero que se formaliza en el Estado de Guanajuato. Fue firmado por el Gobernador y en él se plasman los esfuerzos de coordinación y se define la cartera de proyectos a ser realizados entre la Federación y la Entidad.

El presente Libro Blanco se integra por 8 secciones o apartados: Presentación; Objetivo; Marco Normativo y Programático; Fundamento Legal; Antecedentes; Acciones Realizadas; Resultados y Logros e Informe Final.

La introducción describe los aspectos generales del proyecto, el segundo es la presentación general del Libro Blanco donde describimos los aspectos generales del proyecto. El tercer apartado contiene el objetivo en donde se plasman los alcances y beneficios al desarrollarse el proyecto.

En el marco normativo y programático, se describe la vinculación de la Autopista Salamanca-León con los documentos rectores en materia de planeación Federal y Estatal.

En cuanto al Fundamento Legal, se presenta la descripción jurídica que sustenta su realización.

Los Antecedentes describen el panorama general, las situaciones que motivaron su realización y la planeación del Gobierno de Guanajuato.

En el apartado de Acciones Realizadas se muestra de forma cronológica las actividades emprendidas para la construcción de la Autopista.

En Resultados y Logros se indican los beneficios alcanzados por el Gobierno del Estado, y los particulares que esta obra traerá en el fortalecimiento de la red carretera estatal junto con su impacto en el desarrollo de la competitividad de la región.

Dentro de la última sección de este Libro Blanco se presenta un Informe Final que describe el estado actual de la obra, así como los asuntos que aún muestran actividades pendientes por resolver.

2. Presentación

2.1 Nombre del Proyecto

Autopista “Salamanca-León”.

2.2 Periodo de Vigencia

Es una concesión de jurisdicción federal con una vigencia de 30 (treinta) años contados a partir de la fecha de inicio de la concesión, para construir, operar, explotar, conservar y mantener la Autopista “Salamanca-León”, así como para construir las obras adicionales que constituyan la concesión.

2.3 Ubicación Geográfica

El proyecto se localizará al centro de país, en el estado de Guanajuato, y cruzará los municipios de Salamanca, Irapuato, Romita, Silao y León (Mapa 2).

El estado de Guanajuato colinda al norte con Zacatecas y San Luis Potosí, al sur con Michoacán, al poniente con Jalisco y al oriente con Querétaro.

Su ubicación estratégica en la zona central del Bajío le hace posible atender los mercados del centro del país, así como tener acceso a los de exportación con Estados Unidos, Laredo y Cd. Juárez y a los puertos marítimos, tales como: Tampico en el Golfo de México o Manzanillo y Lázaro Cárdenas en el Océano Pacífico.

Mapa 2. Localización del Proyecto

Fuente: Secretaría de Obra Pública del Estado de Guanajuato.

Gracias a su infraestructura de comunicación carretera, el estado de Guanajuato se encuentra eficientemente conectado de este a oeste por las autopistas federal 45 y federal 57, que corre de norte a sur; esta última conocida como la carretera del Tratado de Libre Comercio para América del Norte (TLCAN) por su enlace con la autopista interestatal 69 en Estados Unidos, que a su vez enlaza con el mercado de Canadá. Esta ruta es denominada Súper Corredor Norteamérica (NASCO por sus siglas en inglés).

Dentro de la red nacional de carreteras, el proyecto se encuentra cercano a la carretera Mex-45 Salamanca-León. En el Mapa 3, se observa la ubicación del proyecto.

Mapa 3. Ubicación del Proyecto en la Red Carretera

Fuente: Análisis Costo-beneficio, Autopista Salamanca-León. 2008.

El corredor Industrial de Guanajuato, conecta a las ciudades de León, Silao, Guanajuato, Irapuato, Salamanca, Cortázar, Villagrán y Celaya.

Mapa 4. Corredor Industrial

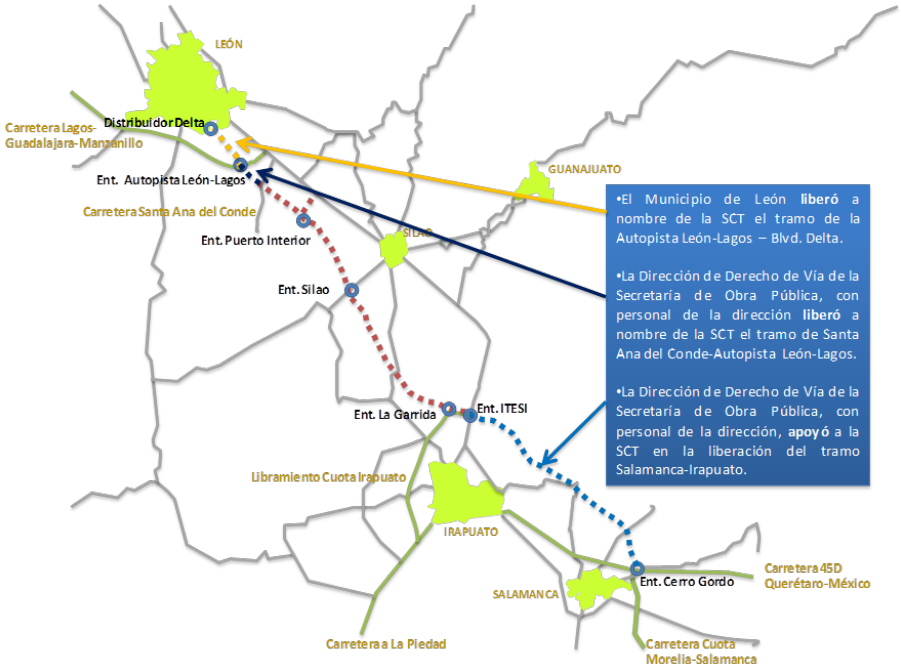
Fuente: Secretaría de Obra Pública del Estado de Guanajuato.

Actores Involucrados

El Gobierno del Estado, además de contratar la asesoría externa y facilitar la liberación del derecho de vía, también apoyó al Gobierno Federal mediante diversas tareas como la elaboración del proyecto ejecutivo de la troncal (77.6 km), del proyecto ejecutivo de los caminos laterales sobre los 77.6 kilómetros, del estudio de asignación vial, de la realización de las fichas de afectación, de la contratación y coordinación de los asesores para estructurar la concesión, entre otros.

El Municipio de León liberó a nombre de la SCT el tramo de la Autopista León-Lagos-Blvd. Delta y la Dirección de derecho de vía de la Secretaría de Obra Pública. Así mismo liberó a nombre de la SCT el tramo de Santa Ana del Conde-Autopista León-Lagos, así como, el tramo Salamanca-Irapuato.

Mapa 5. Ubicación Derecho de Vía



Fuente: Secretaría de Obra Pública del Estado de Guanajuato.

Además, el Gobierno del Estado llevó a cabo una serie de contratos con empresas privadas para la realización de estudios y asesorías en el proyecto de la Concesión de la Carretera Salamanca-León. Concentrados en un total de 36 acciones; en el periodo de mayo-julio del 2011, se obtuvieron diversas asesorías como análisis financieros, legales y técnicos; realizados por empresas como Deloitte, Consultores en Ingeniería Civil (CINC) S.A. de C.V. y Thompson & Knight, entre otras.

Funcionarios participantes

- **Secretario de Obra Pública del Estado de Guanajuato.**
- **Subsecretario de Planeación, Proyectos y de Servicios Jurídicos**
- **Coordinador de Administración Integral de Proyectos**

3. Objetivo

Dar una alternativa vial que forme parte del corredor Querétaro – Ciudad Juárez, que comunique el centro con el norte del país. Así como dar continuidad al tránsito de largo itinerario, reducir los costos de transporte y mejorar el nivel de servicio.

El estado de Guanajuato con la autopista Salamanca-León refuerza y distribuye cargas vehiculares en el Corredor Industrial.

Beneficios:

- Aumento en las velocidades de operación de los diferentes tipos de usuarios.
- Reducción en los tiempos de recorrido.
- Reducción en los costos de operación de los diferentes tipos de vehículos.
- Disminución en los niveles de contaminación auditiva y del aire.
- Operación más segura para los usuarios, al reducirse significativamente la posibilidad de accidentes.

4. Marco Normativo y Programático

El Plan Nacional de Desarrollo (PND) 2007-2012 constituye el documento rector que establece la planeación nacional, los objetivos, estrategias y prioridades que siguió la administración del presidente Felipe Calderón para avanzar en la transformación de México.

Estructurado en cinco ejes rectores, tiene como premisa básica la ampliación de capacidades y libertades que permita a todos los mexicanos tener una vida digna sin comprometer el patrimonio de las generaciones futuras.

Uno de los objetivos nacionales establecidos en el PND es: *Tener una economía competitiva que ofrezca bienes y servicios de calidad a precios accesibles, mediante el aumento de la productividad, la competencia económica, la inversión en infraestructura, el fortalecimiento del mercado interno y la creación de condiciones favorables para el desarrollo de las empresas, especialmente las micro, pequeñas y medianas.*

El PND señala que se debe garantizar que todos los mexicanos puedan tener acceso al agua, a una alimentación suficiente, a la salud y la educación, a la vivienda digna, a la recreación y a todos aquellos servicios que constituyan el bienestar de las personas y de las comunidades. Para su logro, se requiere de una coordinación efectiva entre los 3 órdenes de gobierno, a fin de que la mayor parte de la población urbana en los próximos años, se inserte con éxito a la vida económica y social de las ciudades.

Asimismo, establece que es necesario incrementar la cobertura, la calidad y la competitividad de la infraestructura. Para alcanzar su cumplimiento, el objetivo 14 señala que la actual administración deberá 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 el mundo.

Las estrategias establecidas en el PND se enfocan en: ampliar la cobertura de los transportes en todas sus modalidades, modernizar la infraestructura y proporcionar servicios confiables y de calidad para toda la población (Estrategia 14.7) y proponer esquemas de financiamiento y mejorar los ya existentes para fomentar

el desarrollo de proyectos de infraestructura e impulsar su papel como generador de oportunidades y empleos (Estrategia 14.10); “ampliar la gama de fuentes de financiamiento y de formas de participación público-privada. Con estos modelos de asociación público-privada, se busca alentar el desarrollo de infraestructura carretera, tanto de cuota como libre, elevar la calidad del servicio ofrecido a los usuarios, mejorar las condiciones físicas de las carreteras, así como generar un importante número de empleos directos e indirectos”.

Del PND 2007-2012, se deriva el Programa Nacional Carretero de Infraestructura 2007-2012 (PNI) que establece objetivos, estrategias, metas y acciones para aumentar la cobertura, calidad y competitividad de la infraestructura del país. Por lo que se constituye como elemento fundamental para elevar el crecimiento, generar más y mejores empleos y alcanzar el desarrollo sustentable. Así como, contribuir a la superación del aislamiento y marginación de las comunidades y en contraparte detonar el desarrollo económico y productivo de todas las regiones de México.

Por su parte, el Plan Estatal de Desarrollo 2030 (PED), establece que el desarrollo de la infraestructura y los servicios son un indicador en la calidad de vida de los habitantes del estado de Guanajuato.

El PED en su Línea Estratégica 1, vislumbra: “Desarrollo de mecanismos de coordinación eficientes y efectivos, entre los tres órdenes de Gobierno en materia de infraestructura y una adecuada asignación del presupuesto con enfoque multianual” y plantea en los objetivos 1.3 y 1.4 Legislar sobre los derechos y obligaciones de la custodia de la infraestructura, para responsabilizar sobre la conservación a los diferentes niveles de gobierno y legislar sobre la asignación de recursos necesarios para la conservación de infraestructura de acuerdo a su dimensión o importancia.

En la Línea Estratégica 5 “Planeación, desarrollo y mantenimiento de la infraestructura de transporte que impulse el desarrollo del Estado”, plantea como objetivo 5.3 “Fortalecer y ampliar la red carretera del Estado a fin de satisfacer las necesidades de la población”. Dicha línea estratégica y objetivo tienen, entre sus metas a cumplir, los siguientes puntos:

- Contar con un plan carretero sustentado en el diagnóstico de aumento de flujo vehicular, apegado a los criterios de crecimiento poblacional, industrial y comercial de la región y consistente con las estrategias de desarrollo económico para las distintas regiones del Estado.

El Plan de Gobierno 2006-2012, integra la visión de actores de todas las regiones y estratos de la sociedad, guarda congruencia con el PED 2030 y plasma las acciones a realizar por el gobierno estatal para garantizar el cumplimiento de las líneas estratégicas, objetivos y metas.

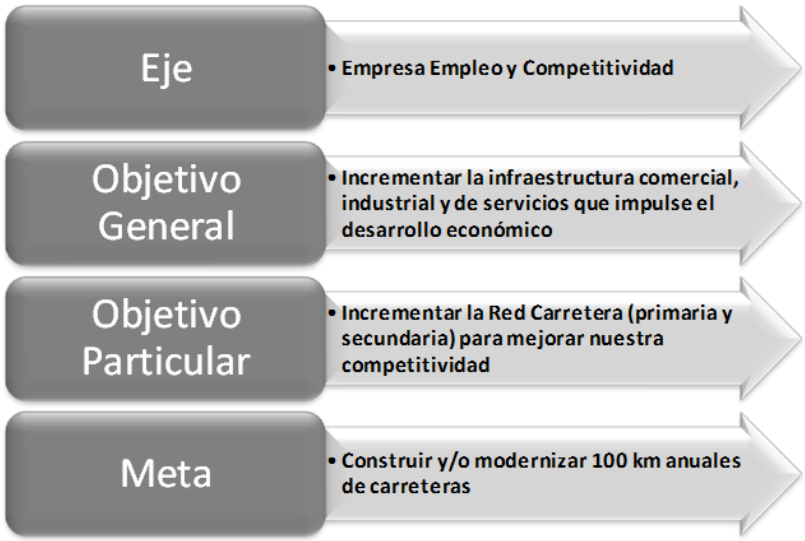
El Plan de Gobierno en su cuarto Eje "Empresa, Empleo y Competitividad", busca orientar la economía estatal hacia un mercado más democrático y equilibrado donde los actores del desarrollo (Gobierno, iniciativa privada y sociedad) realicen las aportaciones que les correspondan, en el marco de una economía solidaria y competitiva que potencia el desarrollo local y regional.

Este Eje, contempla en el Objetivo General 4.6. "Ampliar la infraestructura comercial, industrial y de servicios que impulse el desarrollo económico de la Entidad", y plantea, como objetivo particular, 4.6.1. "Construir, conservar y modernizar la infraestructura estratégica y complementaria".

Dichos objetivos tienen como metas: Gestionar tanto la construcción, como la modernización de 100 kilómetros de carreteras anuales, con la participación de la Federación y los municipios, e incrementar la longitud de la red carretera asfaltada en 12%. De lo anterior, se desprende la Estrategia E1. "Modernización de la red carretera estatal" que plantea como acción el fortalecimiento de la infraestructura complementaria en el sistema carretero estatal.

Por último, el Plan establece como acciones impulsoras, la elaboración de los estudios de viabilidad y en su caso la estructuración de tres autopistas de cuota; impulsar la conclusión de la modernización de la carretea federal 45 y de la carretera de San Felipe a la federal 57; desarrollar las mejores prácticas internacionales en materia de Asociaciones Público Privadas (APP); implementar esquemas financieros y concesiones para potenciar la creación de infraestructura y fortalecer la complementaria en el sistema carretero estatal.

Diagrama 1. Marco Programático Estatal



Fuente: Plan de Gobierno 2006-2012. Gobierno del Estado de Guanajuato.

Para aumentar la competitividad de la economía mediante el incremento de la cobertura geográfica y social de la infraestructura y el mejoramiento de su calidad y eficiencia, en materia de infraestructura carretera, la SCT desarrolló el Programa Nacional Carretero 2007-2012 y sus 100 proyectos estratégicos. Este programa será financiado con recursos presupuestales y privados, obtenidos a través de concesiones y aprovechamiento de activos.

Estableció como sus ejes rectores de operación los siguientes:

- Concentrar la mayor parte de la inversión en proyectos completos que transformen la geografía económica regional.
- Dar prioridad a la conservación de los tramos más transitados de la red; aumentar la inversión pública con recursos provenientes del sector privado.
- Impulsar la descentralización del sector carretero, transfiriendo recursos y responsabilidades a estados y municipios.

Este Programa plantea asignar los recursos de manera más eficiente mediante la planeación y ejecución de 100 proyectos carreteros completos que pueden ser terminados durante la presente Administración Federal. Es importante resaltar que para lograr su materialización, fue necesario alinear la actuación del Gobierno Federal con los gobiernos estatales mediante la formalización de convenios de concertación que permitieran concretar sus objetivos.

En estos convenios se establecieron las obras que serían necesarias ejecutar para desarrollar las contenidas en el Programa Nacional Carretero de Infraestructura 2007-2012, así como las que fueron establecidas en el Plan de Gobierno 2006-2012.

Así mismo, a partir del Convenio General de Coordinación provino el Convenio de Coordinación entre el Ejecutivo Federal a través de la SCT y el Gobierno de Guanajuato para establecer las bases bajo las cuales se instrumentará el nuevo esquema de Concesión para construir operar, explotar, conservar y mantener la autopista de "Salamanca-León" y el Convenio de Colaboración y Coordinación Administrativa con el Estado y el Municipio de León Guanajuato.

La construcción de la autopista Salamanca-León es un proyecto de alta relevancia que involucra la participación del gobierno federal, estatal y municipal, así como de la iniciativa privada.

Fundamentación Legal Aplicable

Dentro de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos se establecen los derechos y obligaciones que por Ley corresponden al poder Ejecutivo Federal, una de esas obligaciones es ser rector de la economía nacional, repartiendo el presupuesto en todas y cada una de las Secretarías e Instituciones a su cargo, para llevar a cabo programas y proyectos que permitan mantener el ritmo constante de crecimiento del país.

De acuerdo a lo establecido en su artículo 134 de la citada Constitución y en cumplimiento a dicha obligación como rector de la economía nacional, el Ejecutivo Federal, a través de la SCT, ejerce el presupuesto destinado a los programas necesarios para la construcción, reparación y mantenimiento de las vías de comunicación, ya sea por conducto de la misma Secretaría y/

o mediante la participación de terceros, nacionales o extranjeros, esto de acuerdo con la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal y la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.

> Con la finalidad de brindar al público en general vías de comunicación de primer mundo, la SCT realiza convenios de concesión de jurisdicción federal para construir, operar, explotar, conservar y mantener por un periodo de 30 años las vías de comunicación.

Las facultades de la SCT, para la realización de dichos convenios se regulan conforme a su reglamento interior. Mediante licitaciones públicas, convoca a la participación del público en general interesado en dichos convenios de concesión, mediante los requisitos previamente establecidos y publicados en el Diario Oficial de la Federación.

El fundamento legal aplicable se sustenta en los artículos 134 de la Constitución anteriormente citada, 36 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, 1°, 2°, fracciones I, III, IV, V, VI y XV, 5°, fracciones I, III, V y IX, 6°, 7° y 30 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, y el artículo 10, fracción XVI y artículo 20 fracción VII del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

El Gobierno del Estado de Guanajuato en la cláusula sexta del apartado tercero de las Consideraciones Generales del Convenio General de Coordinación formalizado con el Gobierno Federal, nombra como responsable Institucional al Secretario de Obra Pública del Estado, para establecer el enlace y la comunicación requerida para dar el debido seguimiento a los compromisos asumidos.

6. Antecedentes

Uno de los elementos que permite entender con claridad las pautas concretas que el desarrollo de una sociedad muestra, es la calidad y extensión de su infraestructura. Este concepto alude a una serie de elementos que no siempre resultan fáciles de integrar y operar de forma cotidiana; en el caso del Estado de Guanajuato, el desarrollo de su infraestructura a lo largo de los últimos años ha presentado una clara tendencia a favor de la creación de sistemas amplios de soporte de las actividades sociales y productivas.

En el caso de la infraestructura carretera del Estado, la ubicación geográfica del mismo contribuye de sobremanera a su desarrollo, al estar comunicado con los mercados más importantes del País. Se puede mencionar el enlace que hace el Aeropuerto Internacional de Guanajuato y las carreteras a San Luis Potosí y Aguascalientes, con destino a Nuevo Laredo y Ciudad Juárez que conectan al estado con Estados Unidos. También la importancia que tiene la colindancia al occidente con la ciudad de Guadalajara que es, a su vez, punto conector entre los puertos de Manzanillo y Mazatlán, los cuales intercambian mercancía con la cuenca del pacífico.

Mapa 6. Red Carretera Nacional

Existen otros ejes carreteros de importancia dentro del Estado por su conexión con las carreteras de: Guanajuato-Dolores, León-San Francisco; León-Cuéramaro; Irapuato-Abasolo; Celaya-San Miguel de Allende y la carretera Celaya-Salvatierra-Acámbaro.

La infraestructura carretera resulta punto conector con fronteras y puertos que movilizan las importaciones y exportaciones hacia sitios principales del país y de Estados Unidos de Norteamérica. El estado de Guanajuato tiene una posición estratégica con conexión directa a varios de los principales ejes troncales de la Red Carretera Nacional, además de atravesar por diversos municipios de la entidad, llegan a estados, donde el comercio exterior es fuente de crecimiento y desarrollo económico.

Los principales ejes troncales carreteros de Guanajuato son:

- Eje troncal Querétaro-Ciudad Juárez (carretera federal 45), el cual constituye el corredor que comunica a las ciudades del bajío, conectando a las localidades de Celaya, Salamanca e Irapuato, y también a Silao, Guanajuato y León. Al salir del estado se comunica hacia Aguascalientes por un lado, y hacia Zamora y Guadalajara por el otro.

- Eje troncal de Manzanillo-Tampico, con ramal a Lázaro Cárdenas y Ecuandureo (carretera federal 43), el cual ingresa al estado proveniente de la ciudad de Morelia y atraviesa los municipios de Moroleón, Uriangato, Yuriria, Valle de Santiago y Salamanca, hasta dar con la carretera 45; este eje se integra al Merco-Sur a través del puerto Lázaro Cárdenas.

- Eje troncal México-Nuevo Laredo (carretera federal 57), el cual atraviesa el estado en su porción noreste, en su camino a la ciudad de México, Monterrey y Nuevo Laredo, enlazando también a las ciudades de San José de Iturbide, Dr. Mora, y San Luis de la Paz, continuando su ruta hacia San Luis Potosí y a Nuevo Laredo; comunicando de esta manera al estado de Guanajuato con los puertos de Matamoros; Tampico y Tuxpan.

Adicionalmente, se enlaza con los puertos de Mazatlán y Manzanillo, a través de Guadalajara con la carretera federal 80 y 80D.

Mapa 7. Ejes Troncales que Cruzan el Estado de Guanajuato

Fuente: Secretaría de Obra Pública del Estado de Guanajuato.

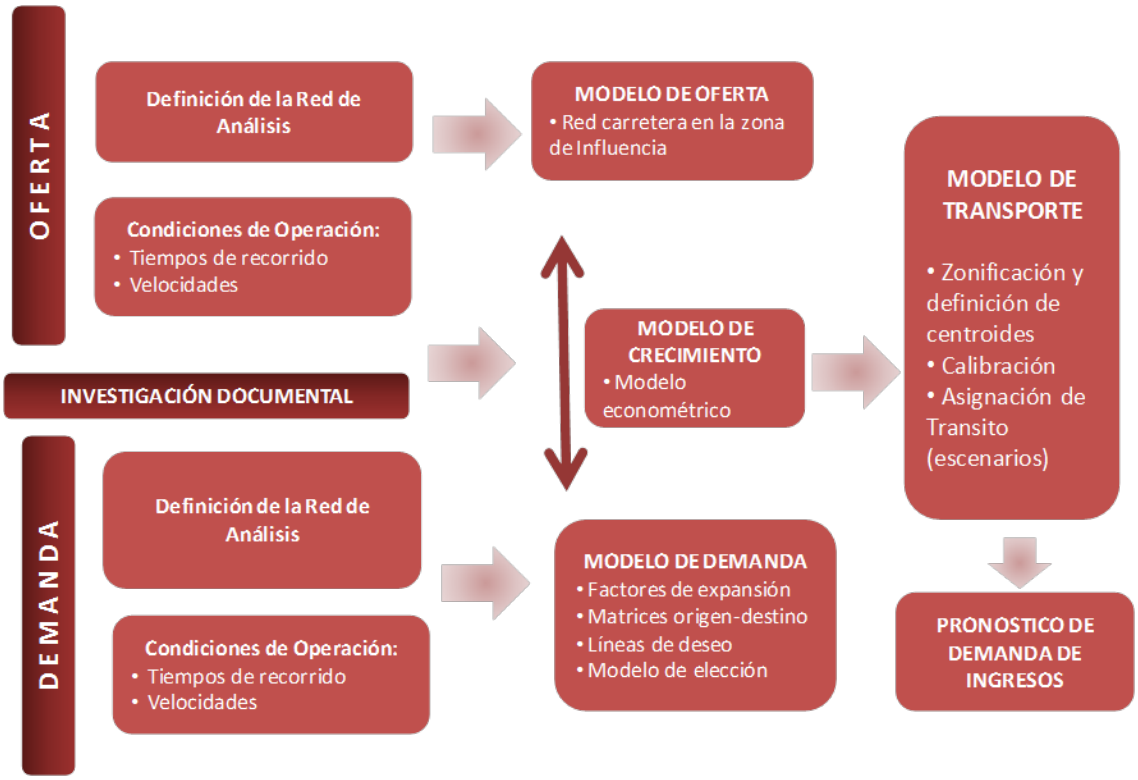
Fruto de lo cual, el Gobierno Federal junto con el Gobierno de Guanajuato identificaron como proyecto prioritario en el Plan Nacional de Infraestructura, la construcción de la autopista Salamanca-León que permitirá unir, a dos de las ciudades más importantes del Bajío, que se encuentran ubicadas en el principal corredor industrial del Estado.

Para estudiar el crecimiento en la vía actual entre Salamanca-León y el funcionamiento de las vías terrestres en la región, se realizó un análisis de la oferta y la demanda que inició con el diagnóstico de la situación actual en la zona de estudio y finalizó con la estimación de la demanda e ingreso para los proyectos y su pronóstico para el horizonte de evaluación.

La metodología empleada en este estudio se apegó a los lineamientos establecidos por la SCT y para tal efecto se recopiló y procesó información de campo y documental con el fin de alimentar e integrar un modelo de transporte que sirvió para representar la situación actual y la de proyectos futuros.

La metodología se resume en el siguiente diagrama, el cual muestra las fases de ejecución del estudio de demanda y la relación entre ellas.

Diagrama 2. Metodología del Estudio de Demanda



Fuente: Análisis Costo-beneficio, Autopista Salamanca-León. 2008.

En el estudio de demanda para medir la calidad del flujo vehicular se usó el nivel de servicio, el cual es una medida cualitativa que detalla las condiciones de operación del flujo vehicular y la percepción de los automovilistas y/o pasajeros. Estas condiciones se describen en términos de factores tales como la velocidad, el tiempo de recorrido, la libertad de realizar maniobras, la comodidad, la conveniencia y la seguridad vial. Los análisis se realizan bajo condiciones prevalecientes en el tramo en estudio, es decir, el factor clima, el estado del pavimento y la familiaridad de los usuarios con la red vial.

El análisis de capacidad realizado determinó el efecto de los factores sobre la capacidad del tramo carretero y el flujo de servicio que corresponde a un nivel de servicio dado. Los niveles de

servicio se basan en características como la seguridad, la composición vehicular, el porcentaje de entrecruzamientos, la anchura de los carriles y la velocidad de los vehículos, entre otras.

Para el análisis del modelo de oferta, se construyó a partir de la combinación de los mapas geográficos, partiendo de la información georeferenciada durante recorridos a la zona, con lo que se pudo configurar el trazo de cada una de las vías de la red de análisis generándose arcos y nodos. Con el fin de evitar complicaciones en el análisis, se asumió que el proyecto inicial comprendía desde Salamanca hasta el entronque ITESI y que este recorrido podría realizarse por la carretera libre 45 o en su caso por la misma carretera pero de cuota.

El modelo de demanda incluyó actividades principalmente enfocadas a la determinación de la matriz de viajes. La información de campo fue procesada y ordenada para su posterior incorporación al modelo mediante bases de datos. Consistió en estudios de origen-destino, encuestas de preferencia declarada, aforos y recopilación de información documental.

A partir de las encuestas origen destino, se obtuvieron las características de interés de la demanda vehicular, tales como: clasificación vehicular, motivo de viaje, nivel de ingreso y frecuencia de viaje para entre semana y fin de semana para los usuarios privados.

Con toda la información recopilada y procesada de las encuestas origen destino y los aforos actuales e históricos, se determinó el patrón de movilidad de la zona de estudio expresado a través del Tránsito Diario Promedio Anual (TDPA) de la situación sin proyecto y con proyecto para los diferentes tipos de vehículos.

De acuerdo con la Tasa de Crecimiento Media Anual (TCMA) obtenida, se calculó el tránsito futuro para el horizonte de evaluación y se realizó un análisis de capacidad con la interacción oferta y demanda para conocer la problemática que se presentaría en caso de no hacer el Proyecto. Se pudo observar que el nivel de servicio era bueno en la carretera Salamanca-Irapuato tanto libre como cuota. Sin embargo, en la carretera Irapuato-León se unen estas dos rutas, lo cual trae consigo un incremento en el flujo vehicular y por consiguiente se tienen niveles de servicio malos en el

corto y mediano plazo, lo que indica que se requiere mejorar la operación del corredor de manera integral. Además, el análisis de capacidad evidenció que uno de los tramos de la vialidad actual ya se encontraba al límite de su capacidad, y otro tramo mostró un nivel de servicio deteriorado, lo que permite evidenciar que se requiere buscar una nueva alternativa para solucionar esta problemática.

A fin de dar solución a la problemática se procedió a generar un listado de posibilidades, las cuales se analizaron de manera técnica, económica y financieramente, para determinar la mejor de ellas de acuerdo a los siguientes criterios:

- Viabilidad técnica.
- Capacidad para solventar la problemática en el largo plazo.
- Congruencia con el Plan Nacional de Infraestructura 2007-2012.
- Congruencia con otros proyectos carreteros de la región.

De este análisis se obtuvieron 2 alternativas: modernizar la ruta actual, específicamente ampliar la sección transversal a 8 carriles del tramo carretero Irapuato-León en referencia a la carretera Salamanca León y/o construir la autopista circulación de la carretera Salamanca–León de 4 carriles.

El análisis de la primera arrojó que debido al paso de zonas suburbanas y semi-urbanas del tramo carretero Irapuato-León, en donde actualmente a ambos lados del camino se tienen edificados diferentes tipos de comercios como restaurantes, hoteles, refaccionarias, viviendas y parques industriales, los valores de los terrenos se han elevado considerablemente haciendo que la inversión en derecho de vía sea muy costosa, aunado a una mayor problemática que existiría al generar la liberación de terrenos ya urbanizados. En resumen para la alternativa 1 se identificaron los siguientes inconvenientes:

- Los costos de liberación de derecho de vía y la problemática de su negociación para la liberación.
- Experiencias pasadas señalan que en autopistas de 4 carriles solamente se termina empleando tres.

- No se soluciona la problemática de la mezcla de tránsito local con el flujo de largo itinerario.
- Con esta alternativa no se da solución a las entradas irregulares a comercios y comunidades que actualmente desembocan en la carretera federal No.45.
- Al incrementar la sección transversal, se tendrían que ampliar los claros de las estructuras y entronques existentes ya que actualmente su dimensión solo permite alojar a 6 carriles.

Por otro lado, el análisis realizado a la alternativa de construir la Autopista Salamanca-León, se identificaron las siguientes ventajas:

- Incremento en las alternativas de conexión terrestre entre las ciudades de León, Silao, Romita, Irapuato, y Salamanca.
- Mejora en la circulación en la región centro de Guanajuato, integrando la comunicación en el corredor Salamanca-Irapuato-Silao-León y se mejora la accesibilidad de las zonas industriales, comerciales y agroindustriales contiguas al corredor.
- Integraría un eje carretero de altas especificaciones desde Morelia hasta Aguascalientes y puntos al Norte de esa ciudad.

Con el fin de determinar de manera cuantitativa la mejor, se estableció la de menor costo, para ello se consideró al Costo Equivalente Anual (CAE) como el mejor indicador, y del análisis efectuado a las 2 alternativas, se obtuvo que la segunda presentó el CAE con menor valor definiéndola como la mejor.

Se procedió a realizar la evaluación económica del proyecto mediante el análisis costo-beneficio. Con este análisis se busca comparar los resultados o beneficios de los dos escenarios, con proyecto y sin proyecto. (1) Con base en este análisis se estiman los beneficios económicos del proyecto mediante la resta de los costos asociados a la situación con proyecto menos los correspondientes a la situación sin proyecto. En otros términos, los beneficios derivados de la puesta en operación de un proyecto de infraestructura carretera, cuantificables en términos monetarios, se derivan principalmente de dos fuentes: ahorros por menores costos de operación vehicular y ahorros por menores tiempos de recorrido de los usuarios. Por otra parte, los montos de inversión inherentes al proyecto en la situación con proyecto están compuestos por la inversión inicial y los gastos programados para su futuro mantenimiento. Para el caso de la situación sin proyecto los constituyen aquellos relacionados con la situación actual optimizada que en la mayoría de los casos se integran con los montos de inversión para la conservación y mantenimiento.

El análisis costo-beneficio concluye que con la construcción de la autopista Salamanca-León, se permitirá mejorar las condiciones de circulación del tránsito de mediano recorrido y en mayor medida del tránsito de largo itinerario; se estimulara el desarrollo económico de la región y del país, al contar con una comunicación de mejores características, que eleve la seguridad y permita hacer más eficiente el transporte de mercancías y personas, con lo que se espera tener los siguientes beneficios:

- Aumento en las velocidades de operación de los diferentes tipos de usuarios.
- Reducción en los tiempos de recorrido.
- Reducción en los costos de operación de los diferentes tipos de vehículos.
- Disminuir el tránsito de carga y de largo itinerario por las calles de la ciudad.
- Disminución en los niveles de contaminación auditiva y del aire.
- Operación más segura para los usuarios, al reducirse significativamente la posibilidad de accidentes.
- Interconexión de las carreteras federales y estatales del área de influencia del proyecto.

(1)La comparación de ambos escenarios implica el análisis de la relación entre la oferta y demanda de la infraestructura. La oferta se refiere a la infraestructura carretera que para el caso de la situación sin proyecto la constituyen las instalaciones existentes, mientras que en la situación con proyecto, considera las modificaciones que se proponen realizar a aquéllas, o bien la realización de obras nuevas. La demanda se refiere a la estimación del tránsito probable tanto para la situación con y sin proyecto y de su posible evaluación.

En resumen la construcción de la autopista Salamanca-León es un proyecto rentable desde el punto de vista social y económico, ya que los beneficios que genera al poder transitar a un costo más bajo son mayores que los costos de inversión que tiene que incurrir la sociedad en su ejecución.

Convenios

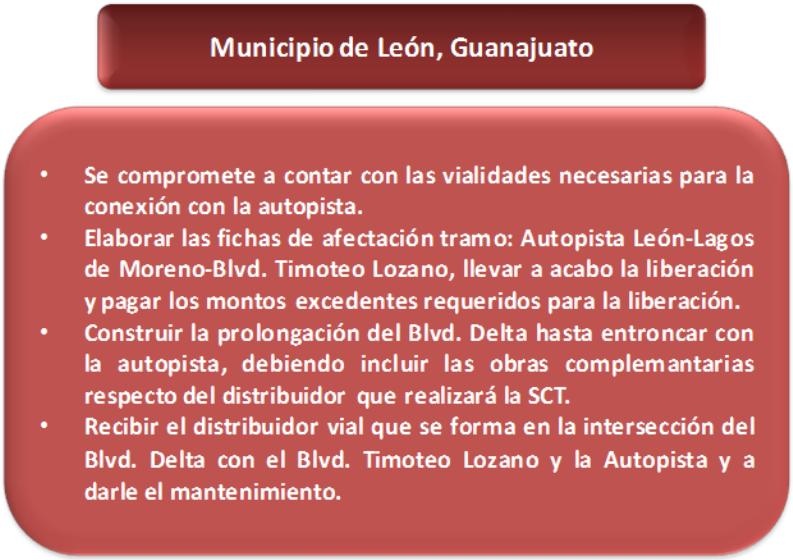
A partir del Convenio General de Coordinación se derivó el Convenio de Coordinación, entre el Ejecutivo Federal a través de la SCT y el Gobierno de Guanajuato, con la finalidad de establecer las bases bajo las cuales se instrumentará el nuevo esquema de concesión de la autopista de cuota de altas especificaciones denominada "Salamanca-León". Se firmó dicho Convenio de Coordinación el día 6 de junio de 2008 y posteriormente existió un Convenio Modificatorio al mismo con fecha 31 de enero de 2011.

Diagrama 3. Compromisos de la SCT y del Gobierno del Estado

Fuente: Secretaría de Obra Pública del Gobierno del Estado de Guanajuato.

Derivado del anterior, el Estado de Guanajuato y el Municipio de León, celebraron el Convenio de Colaboración y Coordinación Administrativa para llevar a cabo la instrumentación del nuevo esquema de Concesión. Dicho documento fue firmado el 28 de mayo de 2010, existiendo un Convenio Modificatorio al antes referido que se firmó el 23 de marzo de 2011.

Diagrama 4. Compromisos del Municipio de León



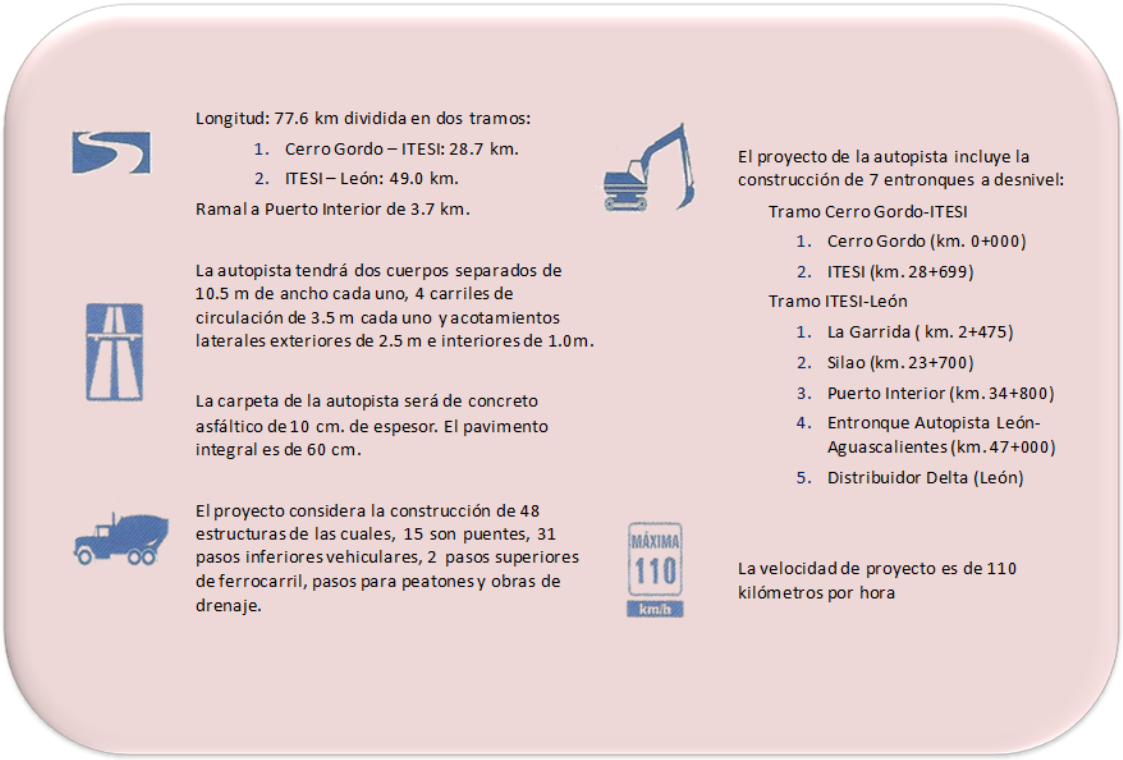
Fuente: Secretaría de Obra Pública del Gobierno del Estado de Guanajuato.

El Proyecto consiste en construir una autopista alterna a la carretera libre que actualmente comunica Salamanca-Irapuato-Silao-León permitiendo una mejor circulación en la región centro de Guanajuato, integrando la comunicación y mejorando la accesibilidad de las zonas industriales, comerciales y agrícolas contiguas al corredor.

Formará parte del corredor carretero Querétaro-Ciudad Juárez, que comunica al centro con el norte del país. La autopista será una carretera de altas especificaciones, tipo A4S, con origen en el entronque Cerro Gordo de la autopista Morelia-Salamanca y destino en el entronque con la autopista León-Lagos de Moreno.

Esta vialidad tendrá una longitud de 77.6 kilómetros y contribuirá a que la entidad se convierta en uno de los principales nodos de la plataforma logística de América del Norte. Este proyecto de construcción de la autopista Salamanca-León tendrá como consecuencia directa mejorar significativamente las vías de comunicación del Estado, con un impacto directo en los sistemas de transporte y el crecimiento económico de la región.

Imagen 1. Especificaciones del Proyecto



En síntesis, habrá que destacar que todo proyecto de mejora del transporte público y privado, como lo es en este caso el de la autopista Salamanca-León, traerá consigo efectos positivos. Facilitará la oferta de servicios al mejorar la transportación al lugar de estudio o trabajo, incrementará las actividades turísticas o recreativas y en general producirá un ciclo de desarrollo económico importante en la región.

Se celebraron diversos Convenios de Coordinación y Colaboración para establecer entre los ámbitos Federal, Estatal y Municipal los compromisos y apoyos correspondientes, con el objeto de establecer las acciones necesarias para la ejecución de las obras contenidas en el PNI 2007-2012 y sentar antecedentes para el proceso de desarrollo del proyecto de la autopista.

En primer lugar, para la ejecución de las obras contenidas en el PNI 2007-2012, así como las que se integran en el Plan de Gobierno 2006-2012 y que se describen (ya referidas) en el Anexo 1, con fecha

del 28 de julio de 2008 se celebró el Convenio General de Coordinación, entre el Ejecutivo Federal por conducto de la SCT y el Gobierno del Estado representado por el Gobernador.

Mapa 8. Convenio Carreteros

PROYECTOS CON PARTICIPACIÓN PRIVADA A CARGO DEL GOBIERNO FEDERAL

- Autopista Palmillas – Apaseo el Grande.
- Modernización Irapuato - La Piedad.
- Construcción del Libramiento de La Piedad.
- Construcción del Libramiento de Norponiente de Irapuato.
- Modernización Querétaro - Irapuato
- Autopista Salvatierra - Acámbaro - Autopista México -Guadalajara
- Construcción Autopista Salamanca – León
- Autopista Guanajuato – San Miguel de Allende

PROYECTOS CON PARTICIPACIÓN PRIVADA A CARGO DEL GOBIERNO DEL ESTADO

- Libramiento Norte de Celaya.

PROYECTOS A EJECUTARSE CON PRESUPUESTO FISCAL

- Modernización de Miguel de Allende, tramo Comonfort - San Miguel de Allende.
- Construcción de Libramiento Dolores Hidalgo
- Libramiento de Salvatierra
- Modernización San Miguel de Allende - Los Rodríguez - Carr 57
- Modernización Dolores Hidalgo - San Luis de la Paz
- Modernización Libramiento Morelos (León).
- Modernización Acámbaro-Tarandacuao Carretera México- Guadalajara.

En el Convenio de Coordinación celebrado también entre el Ejecutivo Federal a través de la SCT y el Gobierno de Guanajuato con fecha del 6 de junio de 2008, en donde se menciona que en el Plan de Gobierno 2006-2012, se establece como uno de los objetivos en materia de Comunicaciones, potenciar los recursos estatales destinados a carreteras con los disponibles a nivel Federal, para lo que se requiere congruencia entre los proyectos de ambas instancias de gobierno, de manera que se interconecte el Estado transversalmente con los ejes carreteros, por lo que es necesario buscar la formalización de acuerdos con el Gobierno Federal, a través de la SCT, a fin de lograr la inversión de recursos en construcción de Infraestructura.

Por lo anterior, se establece que dicho Convenio tiene el objeto de coordinar acciones de apoyo entre la SCT y el Gobierno del Estado para establecer las bases bajo las cuales se instrumentará el nuevo esquema de concesión para construir, operar, explotar, conservar y mantener la autopista de cuota de altas especificaciones denominada “Salamanca-León”.

Del mismo modo, pero ahora con fecha del 31 de enero del 2011, se celebra un Convenio Modificatorio de Coordinación al anterior del 6 de junio de 2008, en donde se establece que el Gobierno del Estado y la SCT están de acuerdo en la modificación sobre la longitud de la autopista de 85 a 80 kilómetros, los carriles de A2 a A4S, incluir la construcción del ramal de conexión al puerto interior, el compromiso del Gobierno de Guanajuato de contratar la asesoría externa para los estudios y análisis de carácter técnico, financiero, económico y jurídico para la elaboración de las Bases del Concurso para el otorgamiento de la Concesión Federal, así como apoyar a la SCT a concluir la liberación del derecho de vía para construir la autopista y el ramal de conexión al puerto interior y establecer el compromiso de la SCT para reembolsar a el Gobierno del Estado, por concepto de pago de liberación de derecho de vía, conforme a la legislación.

Se establece como modificación dentro de la cláusula TERCERA -que se refiere a lo que la SCT se compromete a llevar a cabo- la acción D.1).- Identificar a los propietarios de los terrenos que van a ser afectados, tomando como base el trazo de la autopista con que cuenta la SCT.

El inciso E), se modifica de la siguiente forma: la SCT efectuara las gestiones y pagos de liberación del derecho de vía necesario para adquirir la propiedad y posesión de los terrenos necesarios para construir la autopista, a favor del Gobierno Federal, con destino a la SCT, por el monto que determine el Instituto de Administración y Avalúos de Bienes Nacionales (INDAABIN), de conformidad con la legislación aplicable en la materia. De la misma manera, en caso de que la negociación que el Gobierno del Estado lleve a cabo con los afectados que la SCT le indique no pueda concluirse, con motivo de avalúo que éste solicite respecto del predio de que se trate, o por cualquier causa ajena a las partes, previo acuerdo entre las mismas, determinarán el procedimiento a seguir para la liberación del derecho de vía de dichos predios.

Por otro lado, en el inciso I), se habla en esta ocasión que se concursará en su oportunidad la Concesión Federal relativa a la autopista en términos de lo establecido en la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal y demás disposiciones legales federal aplicables. El inciso J), establece que la SCT reembolsará al Gobierno del Estado los recursos propios que éste último utilice para el inicio y trámite del proceso de liberación del derecho de vía, que con apoyo adicional a los predios con problemas, lleve a cabo, en su cumplimento en año establecido por el inciso E) de la Cláusula CUARTA

de este Convenio General de Coordinación, a fin de agilizar dichos trámites, de conformidad con los avalúos que emita el INDAABIN.

Otra de las modificaciones ocurrió dentro de la cláusula CUARTA, en donde el Gobierno del Estado se compromete a llevar a cabo diversas acciones. Dentro del inciso B) Se compromete a apoyar a la SCT a concluir la liberación del derecho de vía para construir la autopista de acuerdo al inciso E) de la cláusula TERCERA del Convenio Modificatorio.

Del mismo modo, dentro del inciso E) de esta misma cláusula, se indica que el Gobierno del Estado con sus propios recursos, contratará, elaborará y proporcionará a La SCT, la asesoría externa necesaria para llevar a cabo los estudios y análisis de carácter técnico, financiero, económico y jurídico que se requieran para la construcción de la autopista y obras complementarias, mediante el esquema de concesión federal, de acuerdo con lo que se establece en la Ley Federal de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.

Por último, en el inciso F) especifica en esta ocasión que el Gobierno del Estado concretará acciones, con las autoridades municipales, transportistas, comunidades o grupo de comunidades, para llevar a cabo a construcción de la autopista, incluyendo acciones encaminadas a preservar la seguridad en la zona de la obra durante y después de su ejecución, así como solucionar cualquier situación irregular que se presente antes o durante la realización de los trabajos para construir la autopista, que impida su adecuado desarrollo.

En tercer lugar, se llevó a cabo el 28 de mayo de 2010, el Convenio de Colaboración y Coordinación Administrativa, celebrado entre el Estado de Guanajuato, por conducto del Poder Ejecutivo a través de la Secretaría de Obra Pública, y el Municipio de León, Gto., en donde acuerdan las partes coordinarse en la ejecución de las acciones necesarias en el Municipio de León para la construcción de la autopista.

Derivado del Convenio, surge al mismo, un Convenio Modificatorio celebrado por las partes, con fecha del 23 de marzo de 2011, a fin de cambiar las distancias de la conexión del Municipio de

León con la autopista “Salamanca-León”, así como establecer el compromiso por parte del Municipio de que adicionalmente a la construcción y/o liberación, se encargará de dar mantenimiento a la prolongación del Blvd. Delta hasta entroncar con la conexión de la autopista, con el objeto de que el municipio cuente con una acceso que contemple infraestructura vial de primer nivel.

Las partes acuerdan en celebrar este Convenio Modificatorio para cambiar las cláusulas TERCERA y CUARTA del Convenio de Colaboración Administrativa para la Ejecución de Obra Pública y Servicios Relacionados quedando de la siguiente manera:

En la cláusula TERCERA, el municipio se obliga a llevar a cabo con recursos propios lo trabajos necesarios para la liberación de las afectaciones que correspondan al Blvd. Delta y Timoteo Lozano, indispensable para las acciones de conexión con la autopista Salamanca-León, entendiendo que para este punto en particular el municipio contratará avaluó correspondiente. Por lo que de igual forma se compromete con recurso propio a la contratación y/o la elaboración de las fichas de afectación de la autopista Salamanca-León tramo: autopista León-Lagos de Moreno-Blvd. Timoteo Lozano, con una longitud aproximada de 2.2 km.

Dentro de la cláusula CUARTA, el municipio de León se obliga a construir y dar mantenimiento con recurso propio a la prolongación del Boulevard Delta hasta entroncar con la conexión de la autopista Salamanca-León, debiendo incluir las obras complementarias respecto del distribuidor que realizará la SCT, así como el de modernizar el Blvd. Delta en el tramo Av. Épsilon a Blvd. Timoteo Lozano. Por otra parte, una vez concluido el distribuidor vial que se forma en la intersección del Blvd. Delta con el Blvd. Timoteo Lozano y la autopista Salamanca-León por parte de la SCT, el municipio de León se compromete a recibirlo y a darle el mantenimiento respectivo.

7. Acciones realizadas

7.1 Estructuración de la Concesión

Se determinó en base al análisis contratado por el Gobierno del Estado de Guanajuato que la mejor alternativa para solucionar la problemática de la elevada demanda de vehículos de la vía actual Salamanca-León, y con ello los niveles de servicio no deseables, de demoras en los tiempos de viaje y mayores costos de operación vehicular para los diferentes usuarios, era la construcción de la autopista.

De esta forma, el Gobierno Federal con fundamento en el Título Primero de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, en el Capítulo Tercero del Régimen Administrativo de los Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, referente a las concesiones y permisos y en Título Segundo que se refiere a los caminos y puentes, y en el Capítulo Único que habla de la construcción, conservación y explotación de los caminos y puentes, otorgó una concesión de jurisdicción federal con una vigencia de 30 años contados a partir de la fecha de inicio de vigencia de la concesión, para construir, operar, explotar, conservar y mantener la autopista Salamanca-León, así como para construir las obras adicionales que constituyan la concesión.

Para la materialización del otorgamiento de la concesión fue necesario realizar una serie de actividades y estudios, por ello el Gobierno de Guanajuato se hizo acompañar durante el proceso de la licitación del Consorcio conformado por las empresas consultoras: Deloitte (Análisis Financiero), Consultores en Ingeniería Civil (CINC) S.A. de C.V. (Análisis Técnico) y Thompson & Knight (Análisis Legal). (1)

El objetivo de la contratación de estos asesores externos fue para integrar el expediente técnico, legal y financiero necesario para el otorgamiento de la concesión y para apoyar a la SCT en el proceso de licitación y adjudicación de la misma. Entre las principales actividades realizadas por los asesores se pueden señalar las siguientes:

- El asesor técnico revisó estudios y proyectos relacionados con los que la SCT y la Secretaría de Obra Pública tuvieron disponibles como resultado de esfuerzos pasados.

(1)Contrato SOP/OD/SERV/PA/EK/2009-036.

- En relación a los recorridos de campo y análisis del proyecto, el asesor técnico obtuvo los datos necesarios para identificar la problemática de servicio.
- La empresa de consultoría, revisó, validó y en su caso complementó los análisis para definir el nivel tarifario y su estructura a aplicar en el proyecto considerando los tipos de vehículos.
- Así mismo, revisó e integró todos los componentes del proyecto ejecutivo en medios impresos y electrónicos y presentó un informe detallado sobre el avance en su elaboración, incluyendo terracerías, pavimentos, obras de drenaje, señalamiento, entronques, estructuras, puentes, pasos vehiculares y peatonales, entre otros.
- El asesor técnico integró los catálogos de conceptos y cantidades de obra para expresión de precios unitarios y determinación del presupuesto de obra (Forma E-7).
- De igual forma, el asesor técnico, elaboró programas de operación, conservación y mantenimiento para la vida útil del proyecto.
- Dio puntual seguimiento a los estudios de impacto ambiental y al trámite del permiso ante la SEMARNAT, así como a los estudios técnico-justificativos y cambios de uso de suelo.
- El asesor legal llevó a cabo la concertación de acciones con dependencias y organismos federales, con injerencia o competencia en la ejecución de los proyectos para obtener autorizaciones, permisos o anuencias para la ejecución de obras, entre los que figuran a titulo enunciativo entre otros: SHCP, FONADIN, INDAABIN, FARAC, BANOBRAS, CAPUFE, COFECO, INAH, CONAGUA, PEMEX, CFE, FONATUR e INFONAVIT.
- El mismo, desarrolló y propuso el conjunto de estándares de construcción, operación y conservación como referencia para evaluar al proveedor del servicio con un nivel de detalle.
- Los asesores técnico, financiero y legal elaboraron una matriz de riesgos del proyecto enumerando los principales durante cada etapa de su vida útil.
- Por otra parte los asesores financieros y legales, determinaron que el proyecto que es factible ejecutarse al amparo de un esquema APP.
- Los asesores financiero y técnico propusieron las modalidades de medición para determinar los datos que permitirían fijar las penalizaciones y en general para asegurar que el concesionario cumpla con las condiciones acordadas.
- El asesor financiero elabora un sondeo de mercado con la finalidad de dar a conocer el proyecto a los inversionistas, constructores y representantes del sector financiero
- Los asesores legales integraron la documentación respectiva que regirá el proceso de licitación del proyecto que incluyó: la elaboración de la convocatoria, Bases Generales del Concurso, proyecto de Título de Concesión con sus anexos, proyecto de contrato del Fideicomiso de Administración y documentos auxiliares.

El Consorcio de consultoría elaboró el programa y la logística para la visita al sitio de la obra. Dio respuesta a las preguntas formuladas por los licitantes respecto a los temas técnico, legal y financiero como parte de las juntas de aclaraciones programadas en las Bases. Organizó los talleres de información para los participantes con el objeto de incidir en una mejor preparación de ofertas técnicas y económicas.

Este Consorcio fue responsable de revisar y evaluar las propuestas técnicas y económicas de los participantes, apoyó también a la SCT desde la recepción de las ofertas hasta la evaluación de las mismas. Adicionalmente, preparó el dictamen en el que se asentó el cumplimiento de todos los requerimientos establecidos en las Bases que garantizaron la viabilidad, calidad y conveniencia de cada una de las ofertas presentadas.

De igual forma dio soporte a la SCT en la emisión del fallo del concurso con la elaboración, fundamentación y motivación del proyecto del acta de fallo. En este mismo sentido, preparó el proyecto de Título de Concesión asumiendo la responsabilidad de asesorar a la SCT en la atención de las inconformidades que se hubieran podido presentar ante la Secretaría de la Función Pública por parte de los licitantes.

Una vez designado al ganador del concurso para el otorgamiento de la concesión, el Consorcio fue responsable de realizar una serie de actividades relacionadas a la expedición del aviso de inicio de obra, tales como: revisión del cumplimento de obligaciones financieras, legales y técnicas, así como de la adecuación de los términos de referencia para la contratación del ingeniero independiente y opinión del proceso de contratación del contrato respectivo.

Se contrató a la empresa consultora, para elaborar el estudio de asignación de tránsito y evaluación socioeconómica de la autopista Salamanca-León. Se obtuvo así el número de vehículos que circularían por la autopista. El estudio corrió del 27 de octubre de 2008 al 12 de marzo de 2009.

Debido a que éste se realizó en el año 2008, para el año 2010 se tuvo que realizar una actualización del mismo, motivo por el cual se realizó la actualización del estudio de asignación de tránsito para la autopista Salamanca-León. Dicha actualización tuvo una duración del 8 de noviembre de 2010 al 1 de abril de 2011.

Por último, el Gobierno del Estado, para la agilización del proyecto de la longitud total de la autopista (77.6 km), realizó el proyecto ejecutivo de la autopista Irapuato–León y el proyecto ejecutivo de la autopista Salamanca-Irapuato.

Dentro del proceso para llevar a cabo la concesión de la autopista Salamanca-León se contó con una etapa de planeación para la conceptualización y factibilidad del proyecto después de varios análisis y estudios (detallada con anterioridad).

También se contó con la contratación de asesoría externa para la elaboración de proyectos ejecutivos que darían la materialización del proyecto.

Diagrama 5. Proceso para una Concesión Federal

Fuente: Secretaría de Obra Pública del Gobierno de Guanajuato.

7.2 Planeación Técnica

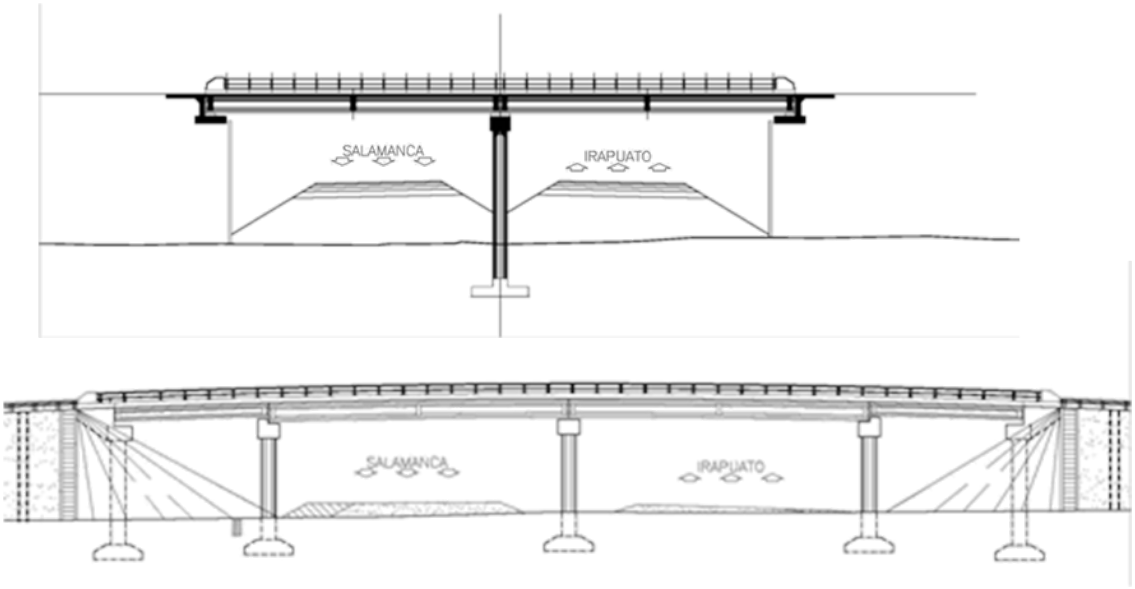
De los compromisos adquiridos en la firma de los convenios de coordinación con la federación, el Gobierno del estado de Guanajuato contrató empresas proyectistas para la elaboración de 26 proyectos de estructuras en el tramo Salamanca-Irapuato, de las 48 que requería la autopista de Salamanca-León, proyectos de suma importancia, debido a que el constructor necesitaba de ellos para estar en posición de ejecutar la obra. Se enlistan a continuación:

- Proyecto ejecutivo de estructura en el Km 0+571 de la autopista Salamanca-Irapuato. El cuál tuvo una duración del 10 de noviembre de 2008 al 23 de abril de 2009. Así mismo, realizó el proyecto ejecutivo de estructura en el Km 2+102 de la Autopista Salamanca-Irapuato con una duración del 10 de noviembre de 2008 al 24 de marzo de 2009.
- Proyectos ejecutivos de estructura en los Km 3+626, 4+930, 5+035 y 6+369 de la autopista Salamanca-Irapuato, del 10 de noviembre de

2008 al 24 de marzo de 2009, del 10 de noviembre de 2008 al 23 de abril de 2009, del 10 de noviembre de 2008 al 24 de marzo de 2009 y del 10 de noviembre de 2008 al 23 de abril de 2009 respectivamente.

- Proyectos ejecutivos de estructuras en los Km 10+284, 10+960 y 13+340 de la autopista Salamanca-Irapuato respectivamente. Los cuáles tuvieron una duración del 10 de noviembre de 2008 al 24 de abril de 2009. Asimismo, con fecha de duración del 10 de noviembre de 2008 al 23 de abril de 2009, realizó el proyecto ejecutivo de estructura en el Km 13+954 de la autopista Salamanca-Irapuato.
- Proyectos ejecutivos de estructura en los Km 8+782 y 9+349 de la autopista Salamanca-Irapuato respectivamente. Los cuales tuvieron una duración del 10 de noviembre de 2008 al 23 de abril de 2009.
- Proyectos ejecutivos de estructura en los Km 13+988, 15+614, 15+962 y 16+828 de la autopista Salamanca-Irapuato del 21 de noviembre de 2008 al 4 de abril de 2009, del 20 de noviembre de 2008 al 3 de abril de 2009, del 20 de noviembre de 2008 al 3 de abril de 2009, del 11 de diciembre de 2008 al 24 de abril de 2009 respectivamente.
- Proyectos ejecutivos de estructura en los Km 18+512, 19+080 y 19+706 de la autopista Salamanca-Irapuato del 10 de noviembre de 2008 al 24 de marzo de 2009, del 10 de noviembre de 2008 al 23 de abril de 2009 y 10 de noviembre de 2008 al 23 de abril de 2009, respectivamente.
- Proyectos ejecutivos de estructura en los Km 23+364 y 23+587 de la autopista Salamanca-Irapuato del 10 de noviembre de 2008 al 24 de marzo de 2009 y del 10 de noviembre de 2008 al 23 de abril de 2009 respectivamente.
- Proyecto ejecutivo de estructura en el Km 24+003 de la autopista Salamanca-Irapuato, el cual tuvo una duración del 10 de diciembre de 2008 al 24 de marzo de 2009.
- Proyectos ejecutivos de estructura en los km. 26+120 y 7+646 de la autopista Salamanca-Irapuato respectivamente. Los cuales tuvieron una duración del 1 de marzo de 2010 al 13 de julio de 2010.
- Proyecto ejecutivo de estructura en el km. 27+475 de la autopista Salamanca-Irapuato durante el periodo del 22 de febrero de 2010 al 6 de julio de 2010.

Imagen 2. Proyecto de Estructura



Fuente: Secretaría de Obra Pública del Estado de Guanajuato.

Por otro lado, el Gobierno del Estado contrató a empresas consultoras para la elaboración de los proyectos ejecutivos de los caminos laterales del tramo Salamanca-León, diseñados para no dejar incomunicados los predios y las comunidades a lo largo de la autopista, a dicha infraestructura se le denominan puentes intercomunicados por caminos laterales.

- Proyecto ejecutivo de los caminos laterales: Km 15 y 16 lado derecho, Km 17 lado izquierdo, Km 17 lado derecho, Km 19 lado derecho, Km 20 lados izquierdo y derecho 21 y 22 lado derecho, 21, 22 y 23 lado izquierdo de la autopista Salamanca-Irapuato. Dicho contrato tuvo una duración del 18 de mayo de 2009 al 14 de septiembre de 2009. Asimismo, realizó el proyecto ejecutivo de caminos laterales de la autopista Salamanca-León, tramo Irapuato-León, Km 25+800 a acceso a León, con una duración del 18 de mayo de 2009 al 14 de septiembre de 2009.

- Proyecto ejecutivo de los caminos laterales: Km 22 lado derecho, Km 24 lado derecho, Km 25, 26 y 27 lado derecho, Km 25 y 26 lado Izquierdo, Km 27 y 28 lado izquierdo de la autopista Salamanca-

Irapuato. Dicho contrato tuvo una duración del 18 de mayo de 2009 al 14 de septiembre de 2009.

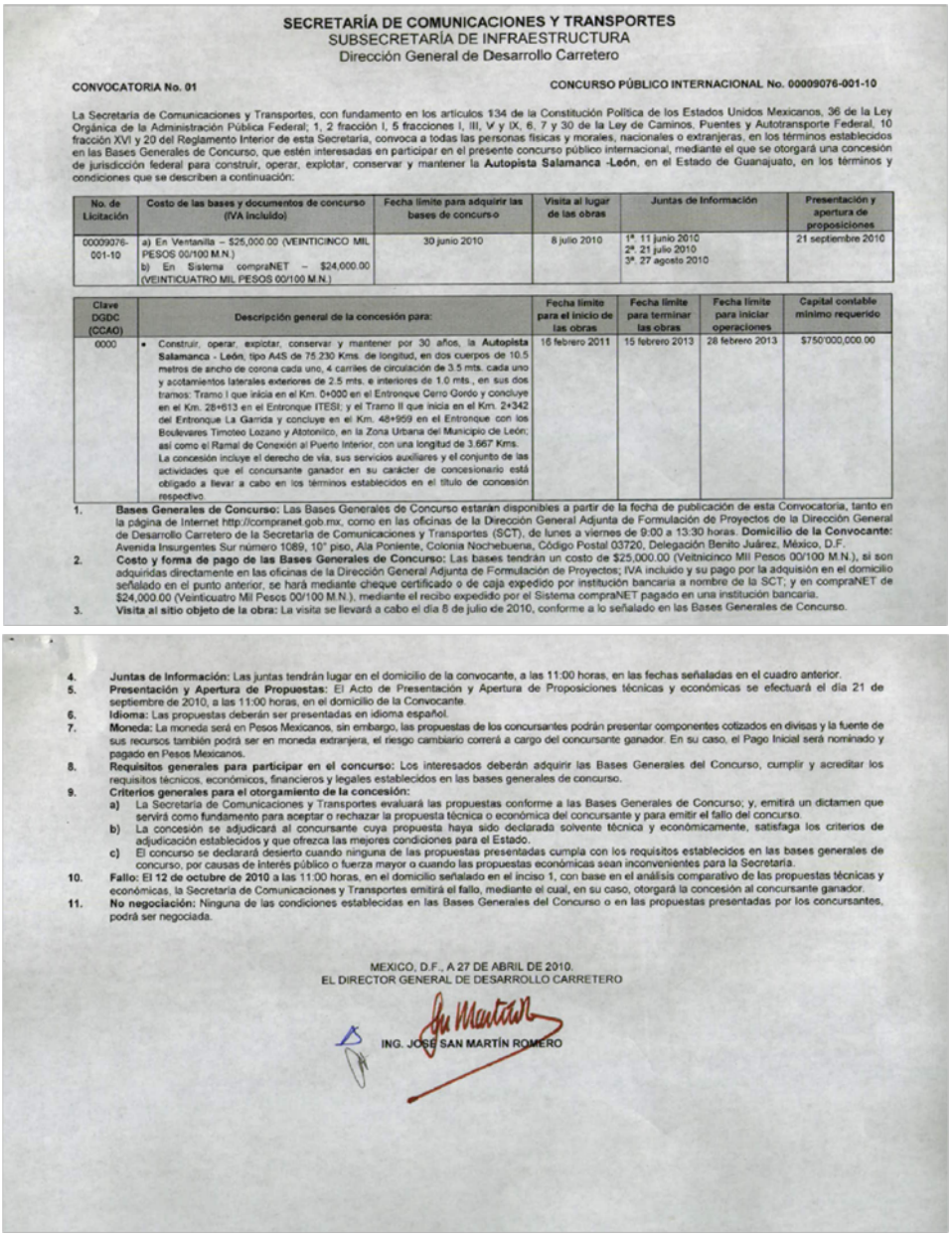
- Proyecto ejecutivo de los caminos laterales: Km 6 lado izquierdo, Km 8 lado derecho, Km 10 lado derecho, 12 y 13 lado izquierdo, 13 y 14 lado derecho, 14 y 15 lado izquierdo de la autopista Salamanca-Irapuato. El contrato tuvo una duración del 9 de marzo de 2009 al 6 de julio de 2009.

- Proyecto ejecutivo de caminos laterales de la autopista Salamanca-León, tramo Irapuato-León, ITESI a Km 25+800. La duración del proyecto fue del 11 de octubre de 2010 al 8 de enero de 2011.

Convocatoria

Lanzada por la SCT con fecha del 27 de abril de 2010, llevó el nombre de "Concurso Internacional No. 00009076-001-10 Proyecto Autopista Salamanca-León", cuyo objetivo era el otorgamiento de una concesión de jurisdicción federal con una vigencia de treinta años contados a partir de la fecha de inicio de vigencia de la concesión, para construir, operar, explotar, conservar y mantener la autopista, así como para construir las obras adicionales que constituyan la concesión.

Imagen 3. Convocatoria



SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES
SUBSECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA
Dirección General de Desarrollo Carretero

CONVOCATORIA No. 01 — **CONCURSO PÚBLICO INTERNACIONAL No. 00009076-001-10**

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes, con fundamento en los artículos 134 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, 36 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 1, 2 fracción I, 5 fracciones I, III, V y IX, 6, 7 y 30 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, 10 fracción XVI y 20 del Reglamento Interior de esta Secretaría, convoca a todas las personas físicas y morales, nacionales o extranjeras, en los términos establecidos en las Bases Generales de Concurso, que estén interesadas en participar en el presente concurso público internacional, mediante el que se otorgará una concesión de jurisdicción federal para construir, operar, explotar, conservar y mantener la **Autopista Salamanca -León**, en el Estado de Guanajuato, en los términos y condiciones que se describen a continuación:

No. de Licitación	Costo de las bases y documentos de concurso (IVA incluido)	Fecha límite para adquirir las bases de concurso	Visita al lugar de las obras	Juntas de Información	Presentación y apertura de proposiciones
00009076-001-10	a) En Ventanilla – $25,000.00 (VEINTICINCO MIL PESOS 00/100 M.N.) b) En Sistema compraNET – $24,000.00 (VEINTICUATRO MIL PESOS 00/100 M.N.)	30 junio 2010	8 julio 2010	1ª. 11 junio 2010 2ª. 21 julio 2010 3ª. 27 agosto 2010	21 septiembre 2010

Clave DGDC (CCAO)	Descripción general de la concesión para:	Fecha límite para el inicio de las obras	Fecha límite para terminar las obras	Fecha límite para iniciar operaciones	Capital contable mínimo requerido
0000	• Construir, operar, explotar, conservar y mantener por 30 años, la **Autopista Salamanca - León**, tipo A4S de 75.230 Kms. de longitud, en dos cuerpos de 10.5 metros de ancho de corona cada uno, 4 carriles de circulación de 3.5 mts. cada uno y acotamientos laterales exteriores de 2.5 mts. e interiores de 1.0 mts., en sus dos tramos: Tramo I que inicia en el Km. 0+000 en el Entronque Cerro Gordo y concluye en el Km. 28+613 en el Entronque ITESI; y el Tramo II que inicia en el Km. 2+342 del Entronque La Garrida y concluye en el Km. 48+959 en el Entronque con los Boulevares Timoteo Lozano y Atotonilco, en la Zona Urbana del Municipio de León; así como el Ramal de Conexión al Puerto Interior, con una longitud de 3.667 Kms. La concesión incluye el derecho de vía, sus servicios auxiliares y el conjunto de las actividades que el concursante ganador en su carácter de concesionario está obligado a llevar a cabo en los términos establecidos en el título de concesión respectivo.	16 febrero 2011	15 febrero 2013	28 febrero 2013	$750'000,000.00

1. **Bases Generales de Concurso:** Las Bases Generales de Concurso estarán disponibles a partir de la fecha de publicación de esta Convocatoria, tanto en la página de Internet http://compranet.gob.mx, como en las oficinas de la Dirección General Adjunta de Formulación de Proyectos de la Dirección General de Desarrollo Carretero de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), de lunes a viernes de 9:00 a 13:30 horas. **Domicilio de la Convocante:** Avenida Insurgentes Sur número 1089, 10° piso, Ala Poniente, Colonia Nochebuena, Código Postal 03720, Delegación Benito Juárez, México, D.F.
2. **Costo y forma de pago de las Bases Generales de Concurso:** Las bases tendrán un costo de $25,000.00 (Veitnicinco Mil Pesos 00/100 M.N.), si son adquiridas directamente en las oficinas de la Dirección General Adjunta de Formulación de Proyectos; IVA incluido y su pago por la adquisión en el domicilio señalado en el punto anterior, se hará mediante cheque certificado o de caja expedido por institución bancaria a nombre de la SCT; y en compraNET de $24,000.00 (Veinticuatro Mil Pesos 00/100 M.N.), mediante el recibo expedido por el Sistema compraNET pagado en una institución bancaria.
3. **Visita al sitio objeto de la obra:** La visita se llevará a cabo el día 8 de julio de 2010, conforme a lo señalado en las Bases Generales de Concurso.
4. **Juntas de Información:** Las juntas tendrán lugar en el domicilio de la convocante, a las 11:00 horas, en las fechas señaladas en el cuadro anterior.
5. **Presentación y Apertura de Propuestas:** El Acto de Presentación y Apertura de Proposiciones técnicas y económicas se efectuará el día 21 de septiembre de 2010, a las 11:00 horas, en el domicilio de la Convocante.
6. **Idioma:** Las propuestas deberán ser presentadas en idioma español.
7. **Moneda:** La moneda será en Pesos Mexicanos, sin embargo, las propuestas de los concursantes podrán presentar componentes cotizados en divisas y la fuente de sus recursos también podrá ser en moneda extranjera, el riesgo cambiario correrá a cargo del concursante ganador. En su caso, el Pago Inicial será nominado y pagado en Pesos Mexicanos.
8. **Requisitos generales para participar en el concurso:** Los interesados deberán adquirir las Bases Generales del Concurso, cumplir y acreditar los requisitos técnicos, económicos, financieros y legales establecidos en las bases generales de concurso.
9. **Criterios generales para el otorgamiento de la concesión:**
   a) La Secretaría de Comunicaciones y Transportes evaluará las propuestas conforme a las Bases Generales de Concurso; y, emitirá un dictamen que servirá como fundamento para aceptar o rechazar la propuesta técnica o económica del concursante y para emitir el fallo del concurso.
   b) La concesión se adjudicará al concursante cuya propuesta haya sido declarada solvente técnica y económicamente, satisfaga los criterios de adjudicación establecidos y que ofrezca las mejores condiciones para el Estado.
   c) El concurso se declarará desierto cuando ninguna de las propuestas presentadas cumpla con los requisitos establecidos en las bases generales de concurso, por causas de interés público o fuerza mayor o cuando las propuestas económicas sean inconvenientes para la Secretaría.
10. **Fallo:** El **12 de octubre de 2010** a las 11:00 horas, en el domicilio señalado en el inciso 1, con base en el análisis comparativo de las propuestas técnicas y económicas, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes emitirá el fallo, mediante el cual, en su caso, otorgará la concesión al concursante ganador.
11. **No negociación:** Ninguna de las condiciones establecidas en las Bases Generales del Concurso o en las propuestas presentadas por los concursantes, podrá ser negociada.

MEXICO, D.F., A 27 DE ABRIL DE 2010.
EL DIRECTOR GENERAL DE DESARROLLO CARRETERO

ING. JOSÉ SAN MARTÍN ROMERO

Fuente: Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Esta concesión comprendería el derecho y la obligación de llevar a cabo todas las actividades necesarias y el derecho para el uso y aprovechamiento del derecho de vía, los permisos y autorizaciones para prestar los servicios auxiliares y el conjunto de actividades que la concesionaria estará obligada a llevar a cabo en los términos que establece el Título de Concesión.

A continuación se describe el programa de actividades del Concurso Internacional No. 00009076-001-10 “Proyecto Autopista Salamanca-León” (Fechas reales de cómo se realizo el concurso en base al proceso, al principio de la convocatoria se manejaron diferentes fechas:

Cuadro 2

Programa de Actividades del Concurso	
ACTIVIDAD	**FECHA**
1. Publicación de la Convocatoria en el Diario Oficial, en un período de circulación nacional y en un periódico local del Estado de Guanajuato; así como en el sistema Compranet	27 abril 2010
2. Período de venta de las bases en el sistema Compranet, en la dirección electrónica http://compranet.gob.mx/y en el domicilio señalado en la Base 1.5	27 de abril al 30 de junio 2010
3.Fecha límite para que los participantes entreguen sus preguntas para la Primera Junta de información	4 junio 2010
4.Primera Junta de Información para los participantes	11 junio 2010
5. Fecha límite para registro de participantes	5 julio 2010
6. Visita al sitio	8 julio 2010
7. Fecha límite para que los participantes entreguen sus preguntas para la Segunda Junta de Información.	14 julio 2010
8. Segunda Junta de Información para los participantes	21 julio 2010
9.Entrega de la versión preliminar del Título de Concesión y sus Anexos	6 agosto 2010
10. Fecha límite de entrega para los participantes de aclaraciones o información adicional respecto del Paquete de Documentación Legal y Financiera	13 agosto 2010
11. Firma de Planos, Proyectos Referenciales y Proyectos Ejecutivos	9 septiembre 2010
12. Entrega del Apéndice 3 relativo al del título de Concesión y sus Anexos	9 septiembre 2010
13. Fecha límite de entrega por los participantes de aclaraciones o información adicional respecto del Paquete de documentación Legal y Financiera	13 septiembre 2010
14. Fecha límite para que los participantes entreguen sus preguntas para la Primera Junta Extraordinaria de Información	21 septiembre 2010
15. Primera Junta Extraordinaria de Información	30 septiembre 2010
16. Fecha límite de entrega por parte de la Secretaría del Comprobante de Revisión Previa de la Documentación Legal y Financiera	27 septiembre 2010
17. Fecha límite para que los participantes entreguen sus preguntas para la Segunda Junta Extraordinaria de Información	21 octubre 2010
18. Segunda Junta Extraordinaria de Información	28 octubre 2010
19. Fecha límite para que los participantes entreguen sus preguntas para la Tercera Junta Extraordinaria de Información	10 diciembre 2010
20. Tercera Junta Extraordinaria de Información	21 diciembre 2010
21. Acto de presentación y Apertura de Propuestas	28 febrero 2011
22. Acto de notificación del fallo del concurso	1 de abril de 2011
23. Período en el que la Propuesta del Concursante Ganador quedará a disposición de los Participantes, para que manifiesten lo que a su derecho convenga	31 marzo al 13 abril 2011

ACTIVIDAD	FECHA
24. Fecha límite para la constitución de la Sociedad Mercantil de Propósito específico que en su caso constituirá en la Concesionaria	15 abril 2011
25. Fecha del Pago Inicial	3 junio 2011
26. Otorgamiento del Título de Concesión a la Sociedad Mercantil de Propósito Específico que se constituirá en la Concesionaria	3 junio 2011
27. Fecha de Inicio de Vigencia de la Concesión	3 junio 2011
28. Fecha límite para la constitución del Fideicomiso de Administración	15 junio 2011
29. Fecha límite para la presentación de la Solicitud de expedición de Aviso de Inicio de Construcción	15 julio 2011
30. Fecha límite para que la Concesionaria entregue a la SCT el original o copia certificada del contrato o contratos de los financiamientos establecidos en su propuesta.	15 julio 2011
31. Fecha límite para la afectación y/o aportación al Fideicomiso de Administración de la carta de crédito stand-by y/o dinero en efectivo para garantizar la disponibilidad del Capital de Riesgo para la Construcción de Obras	15 julio 2011
32.Fecha límite para la expedición del Aviso de Inicio de Construcción por parte de la SCT	29 julio 2011
33. Fecha para el inicio de Construcción	1° agosto 2011
34. Fecha límite para la terminación de construcción de las Obras y para la emisión del Aviso de Terminación Total de las Obras	27 junio 2013
35. Fecha Programada de Inicio de Operación	15 julio 2013

Fuente: Bases Generales de Concurso Público Internacional No. 00009076-001-10, SCT
Nota: Este es el calendario que se utilizo en el proceso de licitación, el cual se puede modificar con forme al avance de las en las actividades citadas

Bases Generales del Concurso

El primer requisito indispensable para los interesados en la construcción de la obra fue comprar las Bases Generales del concurso; de manera individual o conformando un grupo. El monto del pago ascendió a $24,000.00 (Veinticuatro mil pesos 00/100 M.N), incluyendo IVA, si el pago se realizaba en el portal del Gobierno Federal Compranet; o bien $25,000.00 (Veinticinco mil pesos 00/100 M.N.), incluyendo IVA, si el pago se realizaba mediante cheque certificado o de caja expedido por institución bancaria a nombre de la SCT.

El proceso de registro de participantes comenzó con la venta de las Bases y posteriormente los interesados, de manera individual o conformando un grupo, solicitaron por escrito a la SCT su registro como participantes. Es importante mencionar que se excluyeron del concurso a las personas o grupos que contaran con las siguientes características:

Cuadro 3

CARACTERÍSTICAS QUE IMPEDÍAN LA PARTICIPACIÓN EN EL CONCURSO	
1)	Desempeñar un empleo, cargo o comisión en el servicio público, o bien, las sociedades de las que dichas personas formen parte, sin la autorización previa y específica de la Secretaría de la Función Pública, conforme a la Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos; así como las personas inhabilitadas para contratar con la Administración Pública Federal.
2)	Aquéllas con las que algún servidor público que intervenga en cualquier etapa del concurso tuviera interés personal, familiar o de negocios, incluyendo aquéllas de la que pueda resultar algún beneficio para él, su cónyuge o sus parientes consanguíneos hasta el cuarto grado, por afinidad o civiles, o para terceros con los que tenga relaciones profesionales, laborales o de negocios, o para socios o sociedades de las que el servidor público o las personas antes referidas formen o hayan formado parte.
3)	Aquellos proveedores, contratistas, subcontratistas o concesionarios a los que por incumplimiento o causas imputables a ellos mismos, el Gobierno Federal les hubiere rescindido administrativamente más de un contrato o les haya revocado alguna concesión en los términos de las leyes aplicables, dentro de un lapso de 5 (cinco) años calendario, contados a partir de la notificación de la primera rescisión o revocación
4)	Los proveedores, contratistas, subcontratistas o concesionarios, sus filiales o socios que se encontraban en incumplimiento o situación de atraso en las entregas de los bienes o en la prestación de los servicios contratados por el Gobierno Federal por causas imputables a ellos mismos
5)	Aquéllas que hubieran sido declaradas en estado de quiebra y no hubieren sido rehabilitadas, o bien, se encontrarán sujetas a concurso mercantil
6)	Aquéllas que presentaron una propuesta y que se encuentren vinculadas entre sí con algún otro participante, vía un socio, filial, o asociado común
7)	Las personas que contratarán directa o indirectamente, a los grupos asesores de la SCT
8)	Aquéllos en las que cualquier gobierno o estado extranjero, en su calidad de ente soberano, en forma directa pudiera adquirir la propiedad o posesión de los derechos o bienes amparados por el Título de Concesión
9)	Las que se encontraban en los supuestos del artículo 17 de la Ley de Caminos.
10)	Las que se encontraban en el supuesto señalado en el artículo 32-D del Código Fiscal de la Federación.
11)	Aquellos participantes que no suscribieran los planos de los proyectos ejecutivos y proyectos referenciales.
12)	Las demás que por cualquier causa se encontraran impedidas para ello por disposición de las leyes aplicables
Fuente: Bases Generales de Concurso Público Internacional No. 00009076-001-10, SCT.	

Los participantes que no tuvieran ninguna de las características mencionadas, contaban con el derecho de participación en el concurso, para ello, tuvieron que presentar primero un escrito de solicitud de registro como participante el cual fue mostrado ante la SCT con el siguiente contenido mínimo:

Cuadro 4

CONTENIDO DE LA SOLICITUD DE REGISTRO COMO PARTICIPANTE
a) Manifestación bajo protesta de decir verdad, de los datos relacionados con la existencia legal del interesado, y que estos se apegan a las disposiciones legales aplicables.
b) Domicilio para oír y recibir notificaciones, el cual deberá ubicarse en la Ciudad de México.

c) Designación de las personas autorizadas para concurrir conjunta o separadamente a los actos de Visita al Sitio y Juntas de Información que se celebren, así como para suscribir los planos y memorias descriptivas de los Proyectos Ejecutivos y Proyectos Referenciales.
d) Presentar original y copia simple para su cotejo del recibo de pago de Bases.
e) Carta de Confidencialidad.
f) Designación de las personas autorizadas para ingresar al Cuarto de Información, incluyendo nombre de la empresa, nombre completo de los autorizados, teléfono y correo electrónico.
g) Copia simple de la identificación oficial con fotografía y firma de los representantes legales del interesado.
Fuente: Bases Generales de Concurso Público Internacional No. 00009076-001-10, SCT.

De conformidad con lo estipulado dentro de las Bases en el apartado 1.9 de requisitos, se constituye la figura de Consorcios que participarían en el concurso, los cuales realizarían el Convenio Consorcial, entregado a la SCT para su aprobación con el siguiente contenido mínimo:

Cuadro 5

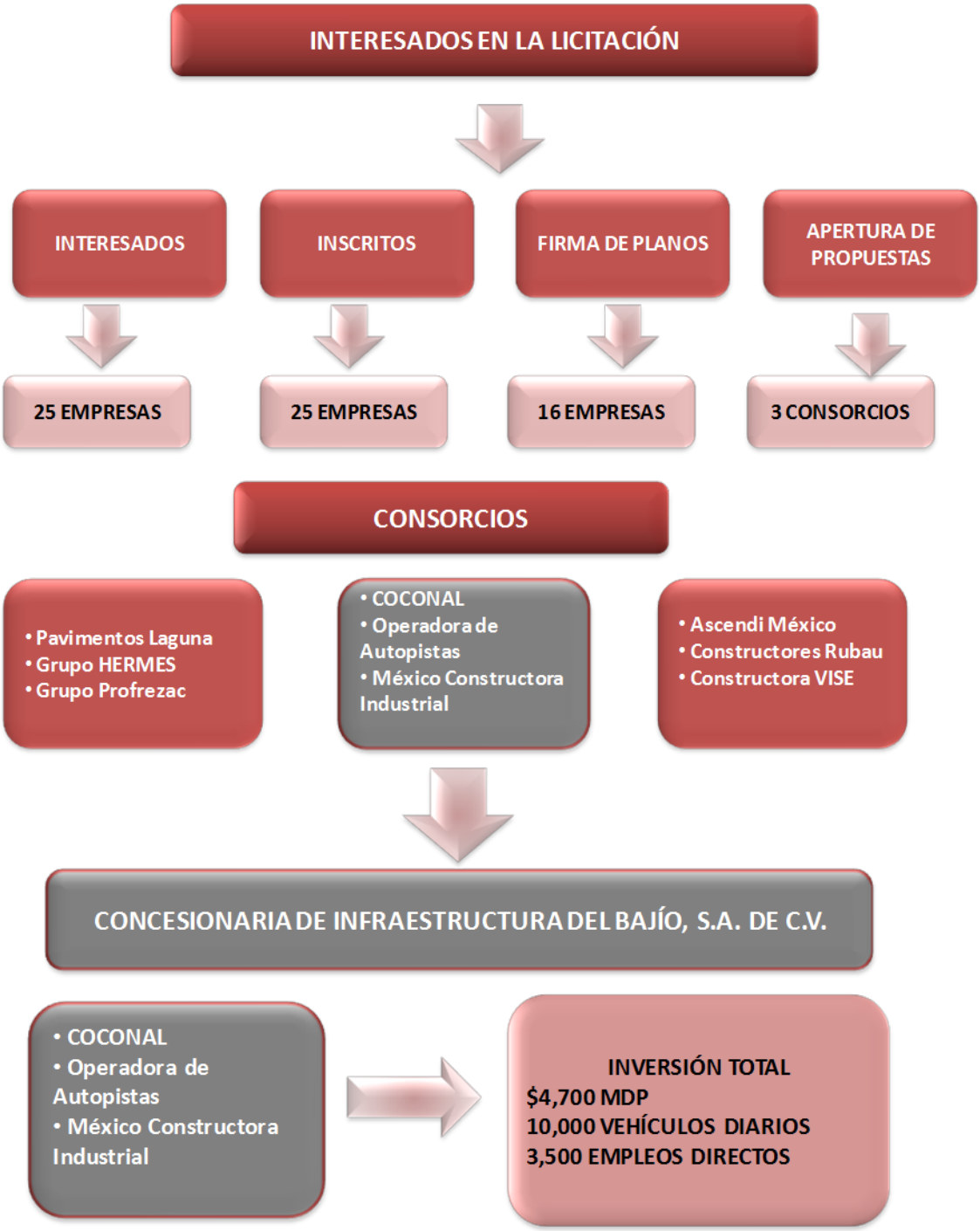
CONTENIDO DEL CONVENIO DE CONSORCIOS
A) Los compromisos y responsabilidades que cada uno de los miembros del Consorcio asuma para cumplir con los requisitos técnicos y económicos solicitados o que contribuya al cumplimiento de las obligaciones del Concursante Ganador, de la Sociedad Mercantil de Propósito Específico y/o de la Concesionaria conforme a las Bases Generales de Concurso, el Título de Concesión y el Fideicomiso de Administración;
B) Designar de entre sus miembros a un representante común, que cuente con las facultades suficientes, en términos de las Leyes Aplicables, así como para resolver cualquier cuestión de índole técnica, comercial, financiera, y cualquiera otra que se derive del Concurso. Independientemente de lo anterior, en cualquier tiempo, podrá designar a los representantes comunes que estime pertinentes, debiendo acreditar cada uno de ellos ante la Secretaría las facultades con las que cuente.
C) La participación societaria de cada uno de los miembros del Consorcio en la Sociedad Mercantil de Propósito Específico y su obligación de conservarla en la misma proporción hasta la firma del Título de Concesión.
D) La obligación de constituir la Sociedad Mercantil de Propósito Específico que, en su caso, actuará como Concesionaria y de realizar los actos necesarios para que ésta suscriba el Título de Concesión, en caso de resultar Concursante Ganador.
E) De resultar Concursante Ganador, la obligación de celebrar el Contrato de Cesión de Derechos del Concursante Ganador con la Sociedad Mercantil de Propósito Específico que, en su caso, actúe como Concesionaria y a exhibir dicho contrato a la SCT previo a la fecha de suscripción del Título de Concesión.
F) Los integrantes del Consorcio deberán tomar en cuenta que las responsabilidades y obligaciones anteriores son sin perjuicio de las correspondientes que tendrá la Concesionaria en los términos del Título de Concesión y del Fideicomiso de Administración.
G) La SCT podrá hacer efectiva la Garantía de Seriedad de la Propuesta en caso de que el Consorcio o cualquiera de sus integrantes no cumpla con las obligaciones establecidas en

la Carta Compromiso del Concursante, en la Carta Compromiso de la Sociedad Mercantil de Propósito Específico o en las Bases Generales del Concurso.
H) Una vez que el Consorcio presente a la SCT la solicitud de registro como Participante a que se refiere la Base 1.8.3 y obtenga su registro de Participante como Consorcio, podrá modificar su estructura, previo aviso a la Secretaría, siempre y cuando presente a la SCT la información y documentación correspondiente a los nuevos integrantes, si los hubiere, conforme a la Base 1.8.3 y obtenga la aprobación respectiva de la SCT.
I) Cuando se retire uno o más de los integrantes de un Consorcio, el Participante deberá notificarlo por escrito a la SCT, informándole a la misma los cambios y/o modificaciones requeridos en su registro como Participante y confirmará a la Secretaría los nuevos integrantes del Consorcio.
J) Únicamente conservarán el carácter de participante los integrantes de un Consorcio cuando al menos uno de los integrantes del mismo haya adquirido Bases y solicitado su registro como participante en términos de lo establecido en la Base 1.8; los demás integrantes que dejen de formar parte del mismo perderán su calidad de Participantes. En este caso, los integrantes del Consorcio que dejen de formar parte de él, no podrán considerar que mantienen su calidad de participantes, por lo que si desean participar en el Concurso, ya sea de manera individual o conformando un nuevo grupo o Consorcio, deberán adquirir las Bases Generales del Concurso, en los tiempos establecidos en la Base 1.4, y obtener su registro como Participantes.
K) La SCT únicamente recibirá solicitudes de modificación de Consorcios de los Participantes hasta el día establecido como fecha límite para la entrega por los participantes de aclaraciones o información adicional respecto del paquete de Documentación Legal y Financiera a que se hace referencia en la Base 1.4. En el caso de modificaciones posteriores a lo señalado en el párrafo anterior, los participantes deberán incluirlas en el Paquete de Documentación Legal y Financiera que formará parte de su Propuesta, para su posterior evaluación por la SCT en términos de lo dispuesto en estas Bases.
Fuente: Bases Generales de Concurso Público Internacional No. 00009076-001-10, SCT.

Cabe resaltar que 25 empresas se interesaron y registraron en la Licitación, cumpliendo con lo establecido dentro de las Bases. De ellas, 16 asistieron a la firma de planos perpetrándose una apertura de propuestas por parte de 3 consorcios conformados por:

- Pavimentos Laguna, Grupo Hermes y Grupo Profezac.
- Ascendi México, Construcciones Rubau y Constructora Vise.
- Coconal, Operadora de Autopistas y México Constructora Industrial.

Diagrama 6. Empresas Interesadas en la Licitación



Visitas al Sitio de la Obra

Organizada por la SCT el 8 de julio de 2010, quien notificó oportunamente: el día, la hora y el punto de encuentro para la visita a los participantes. Preparó un acta circunstanciada en la que constató el nombre de los participantes que asistieron, acta firmada por los representantes de la SCT y los presentes.

Algunos de ellos efectuaron visitas posteriores para recabar información, realizar pruebas, llevar a cabo estudios o análisis para la preparación de su propuesta, bajo previa autorización por escrito de la SCT. Para tal efecto, el participante solicitó por escrito a la SCT, con al menos 10 días hábiles de anticipación a la fecha en la que pretendió llevar a cabo dicha visita.

El plazo límite para la realización de las visitas posteriores fue de 10 días antes de la fecha de presentación y apertura de propuestas y, cualquier gasto derivado de las visitas posteriores o de estudios o de pruebas o análisis realizado fue asumido por los participantes y se efectuó bajo su exclusiva responsabilidad.

Imagen 4 y 5. Visita al Sitio de la Obra

Fuente: Secretaría de Obra Pública del Gobierno del Estado de Guanajuato.

Los participantes, en lo individual o como consorcio, entregaron a la SCT la documentación legal y financiera del Proyecto, escrita en formato libre firmada por él o los representantes legales.

Durante el proceso de revisión previa, la SCT requirió aclaraciones o información adicional respecto de la información presentada por algunos participantes; y aquellos que no entregaron a la SCT las aclaraciones o información adicional requerida, no recibieron el comprobante de revisión previa de la documentación legal y financiera.

Los Participantes que si cumplieron con todos los requerimientos obtuvieron el comprobante de revisión previa de la documentación Legal y financiera, el cual debían de presentar posteriormente en la siguiente etapa, es decir en la entrega de la Propuesta Técnica.

Con el objeto de tener confiabilidad en la propuesta realizada, el concursante otorgó a favor de la Tesorería de la Federación una *Garantía de Seriedad de la Propuesta*, con una vigencia de por lo menos 150 días contados a partir de la fecha de presentación y apertura de Propuestas.

Dicha garantía fue denominada en pesos y constituida mediante una carta de crédito *stand-by* incondicional e irrevocable a favor de la Tesorería de la Federación, expedida por alguna institución de crédito debidamente autorizada para operar en México; aquellos concursantes que no la incluyeron en su respectiva Propuesta Técnica fueron eliminados automáticamente.

Las Propuestas Técnicas entregadas por los concursantes contaron con el siguiente contenido mínimo:

Cuadro 6

PROPUESTA TÉCNICA	
1)	Original del Comprobante de Revisión Previa de la Documentación Legal y Financiera o, en su defecto, el Paquete de Documentación Legal y Financiera.
2)	Carta de crédito *stand-by* incondicional e irrevocable constituida como Garantía de Seriedad de la Propuesta
3)	Manifestación escrita en papel membretado del Participante, firmada por su representante legal o por los representantes legales de cada uno de los miembros del Consorcio, de su aceptación expresa e incondicional de las Bases Generales del Concurso vigentes a la fecha de presentación de su propuesta.
4)	Una declaración bajo protesta de decir verdad, mediante la cual se confirme que todos los datos e información presentados a la SCT en el Paquete de Documentación Legal y Financiera y, en su caso, las aclaraciones hechas respecto de los mismos en respuesta a los requerimientos hechos por la Secretaría no se han modificado y se encuentran en vigor, en el entendido que, en caso de existir modificaciones, se deberán presentar nuevamente la Secretaría junto con su Propuesta, los Anexos correspondientes que confirmen dichas modificaciones.
5)	Relación del parque de maquinaria y equipo que se utilizará en la Construcción de las Obras.
6)	Un escrito del Concursante firmado por su representante legal acreditado en su Propuesta, y en el caso de Consorcios, por el representante común o los representantes designados, cuya personalidad hubieran acreditado dentro de la Propuesta, en el que bajo protesta de decir verdad manifieste y haga constar la veracidad, actualidad y legalidad de toda la información y documentación presentada por el Concursante que representa en el Concurso.
7)	Un ejemplar de las Bases Generales del Concurso vigentes a la fecha de presentación de su Propuesta (excepto los Proyectos Ejecutivos y Proyectos Referenciales), rubricados en todas sus hojas, las cuales se deberán entregar dentro de la Propuesta Técnica en una carpeta por separado.
8)	Escrito firmado por el representante legal del Concursante, en papel membretado, mediante el cual se compromete a que en caso de ser declarado Concursante Ganador y una vez que se le haya asignado el Título de Concesión a la Sociedad Mercantil de Propósito Específico, constituyéndola en Concesionaria, la Concesionaria, desarrollará oportuna y detalladamente e implementará los elementos necesarios para dirigir y controlar la Construcción, Conservación, Mantenimiento y Operación con respecto a la calidad.
9)	Manual de la Calidad
10)	Procedimientos del Sistema de Gestión de la Calidad y procedimientos operativos (instrucciones de trabajo) según lo dispuesto en el Título de Concesión.
11)	Cualquier otra información que el Concursante considere necesaria o conveniente para efectos del Concurso.
Fuente: Bases Generales de Concurso Público Internacional No. 00009076-001-10, SCT.	

Los documentos e información financiera y económica que se presentaron con la Propuesta Económica, debieron de proveer la información que sustentará las fuentes de financiamiento y capacidad de liquidez del Consorcio, para garantizar que la construcción de la obra y el servicio cotidiano de la autopista sean realizados en su totalidad.

Además, se requirió incluir el programa de inversión, mismo que debería tener relación con el de construcción de las obras, detallando los precios unitarios del presupuesto, para demostrar su congruencia con el tabulador de precios para construcción de la Secretaría.

Los costos de conservación y mantenimiento para el período completo de la Concesión, también fueron considerados en el informe, tomando en cuenta los niveles mínimos

exigibles para el estado físico de la autopista y, de la misma manera la calidad de los insumos y las especificaciones técnicas que estos deberán de cumplir. Por último el Informe Económico tenía como requerimiento incluir el cálculo de la Tasa Interna de Rendimiento (TIR) correspondiente al Proyecto.

Las propuestas se presentaron en paquetes cerrados de forma inviolable. Entregando por separado la Propuesta Técnica y la Económica. La presentación y apertura de Propuestas se llevó a cabo en un solo acto y, ninguna fue modificada después de la fecha de presentación y apertura de las mismas. Dicho acto se llevó a cabo el 28 de febrero de 2011.

El acto formal se realizó por parte de la SCT, mediante el servidor público designado al efecto, concurriendo los concursantes o sus representantes legales, funcionarios e invitados de la SCT y de la Secretaría de la Función Pública, en su caso, así como uno o varios fedatarios públicos designados por la SCT, quienes dieron fe de las propuestas presentadas.

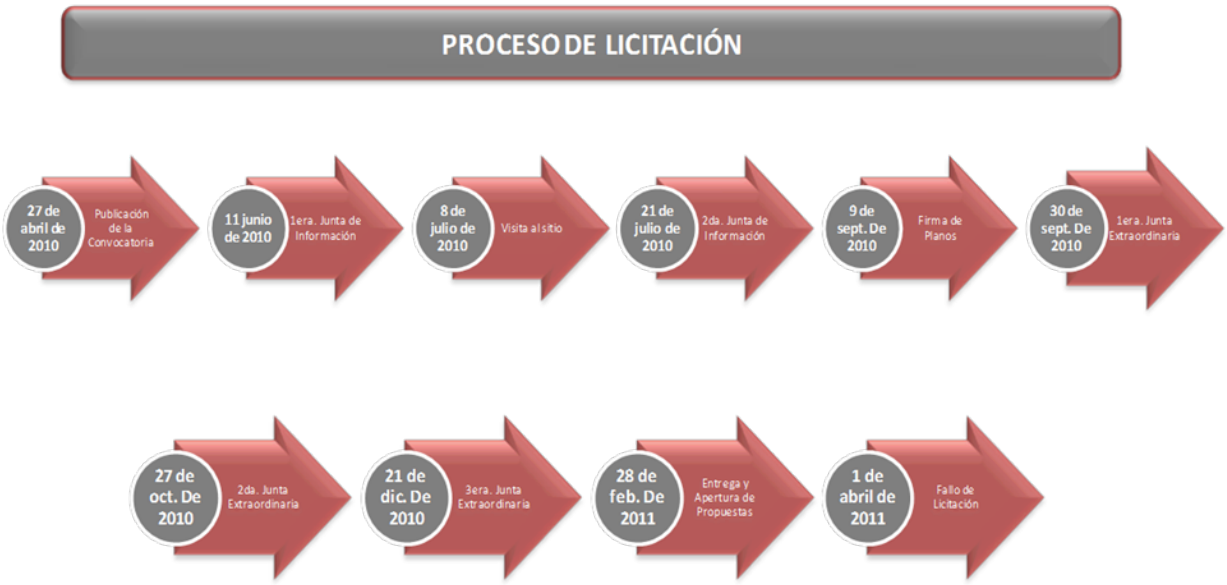
La SCT, a través de quien presidió el Acto, conjuntamente con el fedatario público asignado, verificó que cada Concursante hiciera entrega de los paquetes que contenían su propuesta. Acto seguido, se procedió a la apertura de los paquetes marcados con la leyenda: "ORIGINAL" de la Propuesta Técnica, verificándose la documentación que la integra y el número de folios declarados por el Concursante en su Propuesta conforme a las características establecidas en las Bases.

Acto seguido se procedió a la apertura de los paquetes que contenían el original de la Propuesta Económica, verificando la documentación y folios declarados por el Concursante en su Propuesta. El representante de la SCT verificó la información ofrecida por cada Concursante conforme al formato correspondiente, dándoles a conocer el monto del Pago Inicial o el de la Subvención (según correspondía a cada caso), así como el costo de las obras ofrecido por cada concursante.
Con base a esto, un funcionario de la SCT entregó al fedatario público asignado, en sobre cerrado el contenido del Valor Máximo de la Subvención (1)

En el periodo comprendido entre la Apertura de Propuestas y el Fallo del Concurso, la SCT realizó un análisis de aquéllas que fueron presentadas y aceptadas. Con base en dicho análisis, la SCT emitió un dictamen en el que señaló las razones en las que basó su determinación para admitir o desechar las propuestas. Aquellas que fueron aceptadas, se declararon "Solventes".

(1)El monto máximo establecido por el FONADIN que podrán solicitar los Concursantes como Subvención por el otorgamiento de la Concesión.

Diagrama 7. Proceso de la Licitación



Fuente: Secretaría de Obra Pública del Gobierno del Estado de Guanajuato.

La Propuesta de cada concursante debió cumplir con los requisitos técnicos, económicos, financieros, legales y administrativos establecidos en las Bases y los concursantes fueron responsables de los errores de cálculo que hubieran cometido en la elaboración de sus propuestas.

En principio la SCT verificó que la Propuesta Técnica contuviera la información solicitada en las Bases Generales del Concurso requiriendo los siguientes puntos en particular:

Cuadro 7

REQUERIMIENTOS DE LA PROPUESTA TÉCNICA	
1)	Mediante el procedimiento descrito en la Propuesta, el concursante asegura que se cumpla con las NMX, las NOM y las Especificaciones Técnicas en la Construcción, Operación, Conservación y Mantenimiento de la Autopista;
2)	La Construcción de la Autopista se llevará a cabo de acuerdo con los Programas de Construcción y los Proyectos Ejecutivos, respecto de los cuales la SCT haya emitido su constancia de no objeción en los términos del Título de Concesión.
3)	La Propuesta comprende todos y cada uno de los elementos y conceptos expresamente definidos en las Bases Generales del Concurso.
4)	El esquema de Operación de la Autopista cumple con los requisitos establecidos en las Bases Generales del Concurso,
5)	El Programa de Construcción y el inicio de Operación de la Autopista se ajustan a los plazos máximos establecidos en el Programa de Actividades del Concurso.
Fuente: Bases Generales de Concurso Público Internacional No. 00009076-001-10, SCT.	

La SCT revisó que la Propuesta Económica contuviera la información solicitada en las Bases y evaluó que la misma contuviera los siguientes puntos:

Cuadro 8

REQUERIMIENTOS DE LA PROPUESTA ECONÓMICA	
1)	Las fuentes de Financiamiento y su liquidez (Capital de Riesgo y Financiamiento) y, en su caso, la Subvención, son suficientes y/o estarán disponibles para efectuar el Pago Inicial cuando éste sea procedente, la Construcción de las Obras y puesta en servicio de la Autopista, conforme al Programa de Inversión.
2)	El Programa de Inversión presentado en su Propuesta es congruente con el Programa de Construcción de las Obras.
3)	La asignación y el pronóstico de tránsito, determinados mediante el Estudio de Asignación y Pronóstico de Tránsito respectivo, son razonables y congruentes con el desempeño económico de la Autopista;
4)	Los costos de la Autopista, incluyendo su Construcción, Explotación, Operación, Conservación y Mantenimiento, el Capital de Riesgo y su TIR, y los Financiamientos, se podrán cubrir con las tarifas propuestas que no podrán ser en ningún momento mayores a las establecidas en las Bases de Regulación Tarifaria por tipo de vehículo y tramo y con el volumen de tránsito esperado, durante el plazo de vigencia de la Concesión;
5)	La Propuesta satisface el análisis de sensibilidad solicitado en la parte económica de las Bases Generales del Concurso y soporta desviaciones razonables en las variables anotadas, sin que ello afecte el resultado esperado con la aplicación de las tarifas propuestas por tipo de vehículo, tramo y autopista, que no podrán ser en ningún momento mayores a las establecidas en las Bases de Regulación Tarifaria
6)	Los precios unitarios del Presupuesto de Construcción sean consistentes con el Tabulador de Precios Unitarios para construcción de la Secretaría y los rendimientos empleados en la ejecución de los trabajos sean consistentes con la práctica constructiva en la industria y cualquier insumo o equipo importado incluya los costos asociados a las disposiciones de la leyes aplicables en materia aduanera, de manera que dicho análisis permita constatar razonablemente la viabilidad de la Construcción de las Obras conforme a los requisitos establecidos en las Bases Generales del Concurso. En todos los casos, la calidad de los insumos y las especificaciones técnicas deberán cumplir con las NOM´s aplicables al Proyecto;
7)	El esquema económico y financiero de la Propuesta es congruente para cubrir los gastos previstos del Pago Inicial en su caso, Financiamiento, Construcción, Explotación, Operación,

	Conservación y Mantenimiento de la Autopista, desglosados por año, durante la vigencia de la Concesión.
8)	Incluye el Pago Anual Fijo a que se refiere el artículo 15, fracción VIII, de la Ley de Caminos y que se señala en el Apartado de Aspectos Económicos- Financieros;
9)	Los costos de Conservación y Mantenimiento están adecuadamente soportados por un programa de Conservación y Mantenimiento que cubra todo el período de la Concesión, en el que se tomen en cuenta los niveles mínimos exigibles para el estado físico de la Autopista y la intensidad prevista del tránsito, las características estructurales y de desempeño operativo de la Autopista, tal como se construirá, y que los costos de los insumos sean consistentes con los precios unitarios establecidos en el Tabulador de Precios Unitarios para conservación de la Secretaría, conforme a los rendimientos previstos, según las condiciones geológicas y climatológicas de las zonas geográficas donde se lleve a cabo la Autopista. En todos los casos, la calidad de los insumos y las especificaciones técnicas deberán cumplir con las NOM ´s aplicables al Proyecto;
10)	El presupuesto de Operación de la Autopista planteado por los Participantes en su Propuesta sea consistente y congruente con lo propuesto en su Programa de Operación para cumplir con los requerimientos de Operación y equipamiento establecidos en las presentes Bases y en el Anexo 14 del Título de Concesión, considerando, al menos, el tipo de equipamiento para el control del tránsito (peaje e ITS), el número y la ubicación de casetas de cobro, el volumen de tránsito y su incremento a lo largo de la vigencia de la Concesión, los Sistemas de Gestión y los costos del personal, equipo e insumos que integran el catálogo de conceptos del Presupuesto de Operación.
11)	El cálculo de la TIR, los costos de Financiamiento, incluyendo comisiones y el programa de pago de los Financiamientos sean consistentes y no contengan errores conceptuales u omisiones de conceptos adicionales al costo de las Obras que se consideren relevantes para la ejecución de la Autopista y que hagan inviable la Propuesta Económica.
Fuente: Bases Generales de Concurso Público Internacional No. 00009076-001-10, SCT.	

El Título de Concesión se adjudicó al concursante cuya Propuesta cumplía con todos los requisitos detallados anteriormente y además fuera el proyecto que contara con las siguientes dos características:

- Ofrecer el Pago Inicial más alto para el otorgamiento de la Concesión, lo que excluye la solicitud de Subvención o, en el supuesto que ningún concursante ofreciera un Pago Inicial, solicitar la Subvención más baja.

- En caso de empate, aportar el mayor porcentaje de Capital de Riesgo sobre el Monto Total de la Inversión.

La SCT presidió el Fallo del Concurso, con fecha del 1 de abril de 2011, por conducto del servidor público designado, en presencia de los representantes legales de los Concursantes.

Informó a los Concursantes las Propuestas que declaró como “Solventes” y como “No Solventes” de acuerdo con lo señalado en las Bases. Emitió entonces un dictamen interno, como fundamento del Fallo del Concurso.

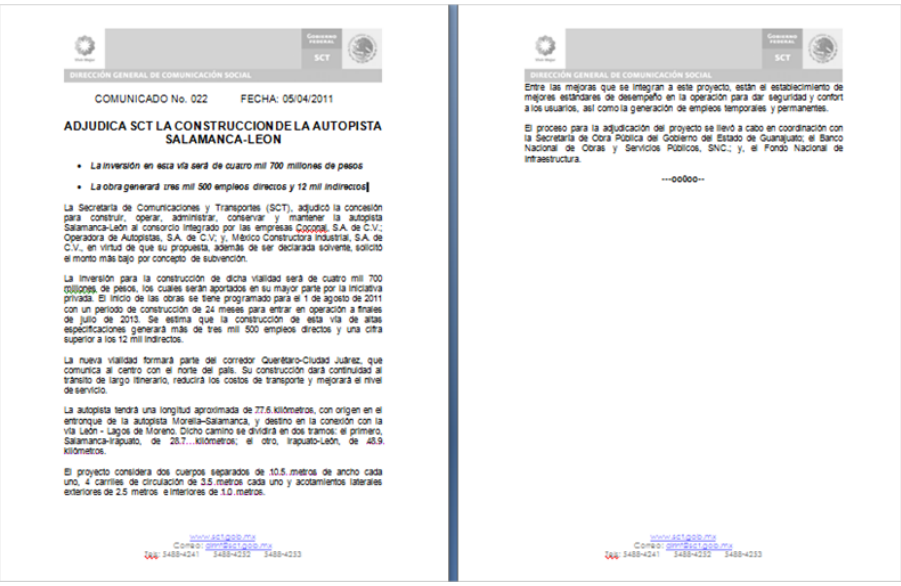
Dicho dictamen incluye una reseña cronológica de las etapas del procedimiento del Concurso, el resultado del análisis y evaluación de las propuestas, la fundamentación y motivación de la eliminación o aceptación, el análisis comparativo de las propuestas admitidas, la propuesta que haya resultado ganadora y la que, en su caso, haya quedado en segundo lugar, indicando los motivos y fundamentos de ello.

Como resultado del proceso del concurso, la Secretaría determinó Concursante Ganador al Consorcio integrado por las empresas Coconal, S.A. de C.V.; México Constructora Industrial, S.A. de C.V. y Operadora de Autopistas, S.A. de C.V. quien acreditó su solvencia económica y capacidad técnica y financiera de conformidad con las bases.

El Concursante Ganador del concurso en cumplimiento a las obligaciones derivadas del fallo del concurso constituyó la sociedad mercantil de propósito específico bajo la razón social CONCESIONARIA DE INFRAESTRUCTURA DEL BAJIO S.A. DE C.V.(1)

La SCT hizo del conocimiento lo anterior a través del Comunicado No. 22 del 5 de abril de 2011**.**

Imagen 6. Comunicado No. 22 Emitido por la SCT



DIRECCIÓN GENERAL DE COMUNICACIÓN SOCIAL

COMUNICADO No. 022 FECHA: 05/04/2011

ADJUDICA SCT LA CONSTRUCCION DE LA AUTOPISTA SALAMANCA-LEON

- ***La inversión en esta vía será de cuatro mil 700 millones de pesos***
- ***La obra generará tres mil 500 empleos directos y 12 mil indirectos***

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), adjudicó la concesión para construir, operar, administrar, conservar y mantener la autopista Salamanca-León al consorcio integrado por las empresas Coconal, S.A. de C.V.; Operadora de Autopistas, S.A. de C.V; y, México Constructora Industrial, S.A. de C.V., en virtud de que su propuesta, además de ser declarada solvente, solicitó el monto más bajo por concepto de subvención.

La inversión para la construcción de dicha vialidad será de cuatro mil 700 millones de pesos, los cuales serán aportados en su mayor parte por la iniciativa privada. El inicio de las obras se tiene programado para el 1 de agosto de 2011 con un periodo de construcción de 24 meses para entrar en operación a finales de julio de 2013. Se estima que la construcción de esta vía de altas especificaciones generará más de tres mil 500 empleos directos y una cifra superior a los 12 mil indirectos.

La nueva vialidad formará parte del corredor Querétaro-Ciudad Juárez, que comunica al centro con el norte del país. Su construcción dará continuidad al tránsito de largo itinerario, reducirá los costos de transporte y mejorará el nivel de servicio.

La autopista tendrá una longitud aproximada de 77.6 kilómetros, con origen en el entronque de la autopista Morelia–Salamanca, y destino en la conexión con la vía León - Lagos de Moreno. Dicho camino se dividirá en dos tramos: el primero, Salamanca-Irapuato, de 28.7 kilómetros; el otro, Irapuato-León, de 48.9 kilómetros.

El proyecto considera dos cuerpos separados de 10.5 metros de ancho cada uno, 4 carriles de circulación de 3.5 metros cada uno y acotamientos laterales exteriores de 2.5 metros e interiores de 1.0 metros.

www.sct.gob.mx
Correo: gmm@sct.gob.mx
Tels: 3488-4241 3488-4252 3488-4233

DIRECCIÓN GENERAL DE COMUNICACIÓN SOCIAL

Entre las mejoras que se integran a este proyecto, están el establecimiento de mejores estándares de desempeño en la operación para dar seguridad y confort a los usuarios, así como la generación de empleos temporales y permanentes.

El proceso para la adjudicación del proyecto se llevó a cabo en coordinación con la Secretaría de Obra Pública del Gobierno del Estado de Guanajuato; el Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos, SNC.; y, el Fondo Nacional de Infraestructura.

---oOOoo--

www.sct.gob.mx
Correo: gmm@sct.gob.mx
Tels: 3488-4241 3488-4252 3488-4233

Fuente: Secretaría de Comunicaciones y Transporte.

Título de Concesión

La SCT al entregar el Título de Concesión, con fecha del 3 de junio de 2011, al Consorcio Ganador: Concesionaria de Infraestructura del Bajío S.A. de C.V., recibió la siguiente documentación:

(1) a.México Constructora Industrial, una de las empresas ganadoras que forma parte del consorcio, es una empresa filial de Grupo México y participa en proyectos de infraestructura de construcción, gerencia de proyecto, ingeniería, puesta en marcha, mantenimiento y exploración minera, enfocándose en proyectos de gran envergadura.
b.Otra de las empresas que forma parte del Consorcio, Coconal, S.A. de C.V., ejecuta obras de infraestructura, en especial de construcción pesada e industrial de edificación y de transmisión de energía eléctrica; específicamente autopistas, carretera y caminos.

Cuadro 9

DOCUMENTACIÓN ENTREGADA POR EL CONCURSANTE GANADOR:	
Concesionaria de Infraestructura del Bajío S.A. de C.V.	
1)	Testimonio notarial del acta constitutiva y estatutos sociales de la Sociedad Mercantil de Propósito Específico debidamente inscrita en el Registro Público de la Propiedad que corresponda o en su caso, una certificación de fedatario público, donde conste que el Primer Testimonio de dicha Escritura Constitutiva se encuentra en trámite de inscripción ante el Registro Público correspondiente.
2)	Testimonio notarial donde consten los poderes con que cuenta el representante legal de la Sociedad Mercantil de Propósito Específico que suscribirá el Título de Concesión.
3)	Copia del Registro Federal de Contribuyentes de la Sociedad Mercantil de Propósito Específico.
4)	Constancia que acredite el domicilio de la Sociedad Mercantil de Propósito Específico.
5)	Las fianzas señaladas en el Título de Concesión.
6)	La Carta Compromiso del Participante y Carta Compromiso de la Sociedad Mercantil de Propósito Específico.
7)	El Contrato de Cesión de derechos del Concursante Ganador debidamente firmado.
8)	Constancia de la vigencia de los seguros a partir de la fecha de suscripción del Título de Concesión y copia de sus términos y condiciones, de conformidad con lo establecido en el propio Título de Concesión.
Fuente: Bases Generales de Concurso Público Internacional No. 00009076-001-10, SCT.	

A continuación se muestran la serie de actividades que se desprendieron a partir del Acto de Fallo que van desde el Fallo de la Licitación hasta que se da inicio a la construcción de la autopista Salamanca-León.

Cuadro 10. Actividades Posteriores al Fallo de la Licitación

Actividades Posteriores al Fallo de la Licitación hasta la Expedición del Aviso de Inicio de Obras	
ACTIVIDAD	**FECHA**
1. Fallo de la Licitación (Acta de Fallo).	1 abril 2011
2. Constitución de la Sociedad Mercantil de Propósito Específico (SMPE) que en su caso se constituirá en la Concesionaria.	15 de abril 2011
3. Entrega a la SCT del Resolutivo de la COFECO que no limite en forma alguna la firma del Título de Concesión.	Previo al otorgamiento del Título de Concesión
4. Entrega del testimonio notarial del Acta Constitutiva y Estatutos Sociales de la SMPE, debidamente inscrita en el Registro Público de la Propiedad, o en si caso, certificación notarial sobre el inicio de trámite.	19 de mayo 2011
5. Entrega del Testimonio notarial donde consten los poderes del representante legal de la SMPE que suscribirá el Título de Concesión.	19 de mayo 2011
6. Entrega de la Copia del Registro Federal de Contribuyentes de la SMPE.	19 de mayo 2011
7. Entrega de la constancia que acredite el domicilio fiscal de la SMPE.	19 de mayo 2011
8. Entrega del proyecto, para revisión y aprobación de l SCT, de la Garantía de Cumplimiento en Términos del Título de Concesión (3% del costo de obra).	19 de mayo 2011
9. La Carta Compromiso de la SMPE.	19 de mayo 2011
10. El Contrato de Cesión de Derechos del Concursante Ganador debidamente firmado.	19 de mayo 2011
11. Constancia de la vigencia de los seguros (relacionados con la Construcción de la Obras) a partir de la fecha el suscripción del Título de Concesión y copia de sus términos y condiciones, de conformidad con lo establecido en el propio Título e Concesión.	19 de mayo 2011
12. Entrega de la Garantía de Cumplimiento en Términos del Título de Concesión (3% de costo de la obra).	3 de junio 2011
13. Otorgamiento del Título de Concesión a la Empresa Concesionaria	3 de junio 2011
14. Constitución del Fideicomiso de Administración conforme a los lineamientos establecidos en el Apéndice 4 de las Bases y entrega de un ejemplar del mismo que integrará un Anexo del Título de Concesión.	15 de junio 2011
15. Contratación del Ingeniero Independiente y de una empresa de supervisión.	15 de junio 2011 (Previa autorización por parte de la SCT)
16. Contratación y entrega de los estudios de riesgo que servirán como base para establecer las sumas aseguradas.	24 de junio 2011
17. Entrega de la Carta de Crédito Stand-by para garantizar la disponibilidad del Capital de Riesgo por un monto del 75% del mismo, en caso de que la disposición de todos los recursos se lleve a cabo en "pari-passu" conforme al Título de Concesión.	24 de junio 2011
18. Aportación al Fideicomiso de Administración del Capital de Riesgo (En su totalidad o el 25% del Capital de Riesgo).	14 de julio 2011
19. Afectación y/o aportación al Fideicomiso de Administración dela Carta de Crédito Sanad-by y/o dinero en efectivo para garantizar la disponibilidad del Capital de Riesgo pata la construcción delas obras.	14 de julio 2011
20. Entrega a la SCT del Convenio de Aportaciones, que constituirá un anexo del Título de Concesión.	15 de julio 2011
21. Entrega a la SCT del original o copia certificada del contrato o contratos de los financiamientos establecidos en su propuesta.	15 de julio 2011
22. Celebración y entrega ala SCT de los contratos suscritos con terceros para realización de las obras.	15 de julio 2011
23. Aportación al Fideicomiso de Administración del Fondo para Contingencia del Derecho de Vía.	15 de julio 2011
24. Fecha límite para la presentación de la solicitud de expedición de aviso de inicio de construcción .	15 de julio 2011
25. Entrega de los Derechos de Vía	12 de enero 2012
26. Fecha límite para la expedición del aviso de inicio de construcción por parte de la SCT, sin perjuicio de lo dispuesto en el Título de concesión.	29 de julio 2011
27. Inicio de Construcción	16 de enero de 2012

Constitución del Fideicomiso de Administración

Posterior al acto de entrega del Título de Concesión, el 15 de junio de 2011, se llevó a cabo la Constitución del Fideicomiso de Administración conforme a los lineamientos establecidos en el apéndice 4 de las Bases. La Concesionaria se obliga a aportar al Fideicomiso de Administración todos los recursos económicos necesarios para el cumplimento de las obligaciones establecidas en el Título, entre los que se encuentran los recursos provenientes de:

- El Capital de Riesgo.
- Los Financiamientos.
- La Explotación de la Concesión.
- Los recursos provenientes de la colocación de títulos de deuda en caso.
- La Subvención.

Los recursos antes mencionados deberán de aportarse al Fideicomiso de Administración a más tardar el día hábil siguiente de que se disponga de los recursos que se trate. El uso de los recursos del patrimonio del Fideicomiso de Administración se destinará al pago de las obligaciones correspondientes conforme a:

- La Construcción de las Obras.
- Las contribuciones y aprovechamientos, incluyendo el Pago Anual Fijo.
- Los Gastos de Operación, Mantenimiento y Conservación, incluyendo los honorarios fiduciarios y los pagos al Ingeniero Independiente, al Supervisor Externo de Operación y al Dictaminador de Accidentes Graves.
- La constitución de los fondos establecidos en el Título de Concesión.
- Los Financiamientos.
- La recuperación del Capital de Riesgo y sus dividendos.

El 12 de enero de 2012, la Federación realizó el acto de entrega del derecho de vía a la Concesionaria Consorcio Infraestructura del Bajío S.A. de C.V., quien dio inició el día 16 de enero a los trabajos preliminares para el comienzo de la obra.

Diagrama 8. Inicio de la Construcción de la Autopista

Fuente: Secretaría de Obra Pública del Gobierno del Estado de Guanajuato.

La SCT, anunció que la inversión para dicho proyecto sería aportada en su mayor parte por la iniciativa privada. Las obras iniciaron el 16 de enero de 2012 con un período de construcción de 24 meses para entrar en operación a finales de enero 2014. Se estima que la construcción de esta vía de altas especificaciones generará más de tres mil 500 empleos directos y una cifra superior a los 12 mil indirectos.

8. Resultados y Logros

Uno de los resultados más importantes que se obtendrá con la construcción de la autopista Salamanca-León será la integración carretera nacional por medio del fortalecimiento del corredor carretero Querétaro-Ciudad Juárez, que comunica al centro con el norte del país. La construcción de esta obra carretera, dará continuidad al tránsito de largo itinerario por medio de una vía de altas especificaciones, reducirá los costos de transporte y mejorará el nivel de servicio y seguridad, con lo cual se optimizará la comunicación y el traslado de personas y bienes, y se aumentará la competitividad en términos económicos, en específico a dos de las ciudades más importantes del Bajío, y en general a las ciudades que se localizan en dicha región.

Cabe resaltar que la autopista forma parte de las 100 obras que integran el Programa Nacional Carretero 2007-2012, con las cuales el Gobierno de Guanajuato buscó impactar positivamente en la geografía económica nacional al extender las vías de comunicación y eliminar el aislamiento de las comunidades, con la finalidad de incrementar la competitividad de la economía regional y por ende nacional, al construir obras viables de alto impacto que pudieran ser concluidas al término de la administración Federal.

La autopista tendrá efectos positivos importantes, como por ejemplo: el ahorro en tiempo de traslado para los usuarios, evitar el paso de transporte de carga por el Libramiento de la ciudad de Irapuato, disminuir el tránsito diario excesivo actual y complementar las obras carreteras realizadas recientemente en la región.

La construcción de esta obra carretera representa un gran logro para esta Administración, al mejorar significativamente la conectividad de diversas regiones de la entidad y con ello aumentar la productividad de la zona al mejorar la accesibilidad a las zonas industriales, comerciales y agrícolas contiguas al corredor. Permitirá la conexión del eje troncal Querétaro-Ciudad Juárez con el eje troncal Manzanillo-Tampico con ramal a Lázaro Cárdenas. Esto implicará una mejor conexión del Puerto de Lázaro Cárdenas y las zonas industriales del Bajío y Aguascalientes, con los puertos de Altamira y Tampico en el Estado de Tamaulipas. Adicionalmente, implicará mejorar la conexión del Bajío con el centro turístico de Ixtapa-Zihuatanejo.

Asimismo, mejorará de manera importante la conexión entre la región centro-occidente con el centro y norte del país al integrar a los corredores carreteros Querétaro-Ciudad Juárez y México-Nuevo Laredo con ramal a Piedras Negras.

Esta magna obra es un claro ejemplo de los beneficios que se pueden alcanzar cuando se logra articular, por una parte la coordinación entre los distintos niveles de gobierno que permitan potencializar los recursos estatales con los federales, y por otra, la incorporación de la iniciativa privada en la construcción de la infraestructura nacional.

En materia de coordinación entre los órdenes de gobierno, cabe destacar la celebración del Convenio General de Coordinación, entre el Ejecutivo Federal y el Gobierno del Estado y en segundo lugar, el Convenio de Coordinación, celebrado entre el Ejecutivo Federal a través de la SCT y el Gobierno de Guanajuato, en donde quedaron establecidos los objetivos y las funciones o responsabilidades de cada uno de los órdenes de gobierno en la construcción de la autopista Salamanca-León. En este sentido el Gobierno del Estado jugó un papel determinante al apoyar a la SCT a concluir la liberación del derecho de vía para construir la autopista.

Adicionalmente, coordinó una serie de estudios y asesorías con el objeto de integrar el expediente técnico, legal y financiero, para llevar cabo la estructuración de la Concesión. Asimismo, fue responsable de elaborar los programas de operación, conservación y mantenimiento para la vida útil del Proyecto. Dio seguimiento puntual a los estudios de impacto ambiental y al trámite del permiso ante la SEMARNAT, así como a los estudios técnico-justificativos y cambios de uso de suelo.

Por último fue responsable de la concertación de acciones con dependencias y organismos federales, con injerencia o competencia en la ejecución de los proyectos para obtener las autorizaciones, permisos o anuencias para la ejecución de obras, entre los que figuran a título enunciativo: SHCP, FONADIN, INDAABIN, FARAC, BANOBRAS, CAPUFE, COFECO, INAH, CONAGUA, PEMEX, CFE, FONATUR e INFONAVIT, entre otros.

Cabe señalar que además de todos los estudios y asesorías que gestionó el Gobierno de Guanajuato para la construcción de la Autopista, fue responsable de la contratación de empresas consultoras para la elaboración de 36 proyectos ejecutivos.

Habrá que destacar que con la participación de la iniciativa privada en la construcción de la autopista se logró financiar, construir, incrementar y mejorar la infraestructura carretera y se consiguió evitar algunos problemas que anteriormente hacían muy difícil su realización, tales como la insuficiente asignación de recursos. Además, con el esquema de concesión, se logró diferir la inversión inicial durante la vida de la infraestructura, se evitó la utilización de recursos públicos y quizá lo más importante se transfirieron gran parte de los riesgos al sector privado, adelantando la puesta en servicio de la infraestructura al ser responsable de la conservación y de buscar la explotación en las mejores condiciones de calidad para recuperar su inversión en el menor plazo posible. Se tiene prevista su conclusión en un corto tiempo, por lo que los beneficios a favor de la población y de los usuarios se podrán ver rápidamente materializados.

Concluyendo, la construcción de esta obra de infraestructura carretera, además de los efectos positivos que generará para el desarrollo de la infraestructura competitiva y atracción de posibles inversiones en esta región del Bajío, tendrá también un efecto positivo en la generación de empleos en la entidad, ya que se estima que la construcción de esta obra carretera permitirá la generación de más de tres mil 500 empleos directos y una cifra superior a los 12 mil indirectos.

9. Informe Final

El Gobierno del Estado en conjunto con el Gobierno Federal identificó como proyecto prioritario, en el Programa Nacional Carretero de Infraestructura, la construcción de la Autopista Salamanca-León bajo la modalidad de Concesión, por lo que esta obra carretera forma parte de los 100 proyectos estratégicos que lo integran.

Para lograr su materialización, fue necesario alinear la actuación de dependencias federales, gobiernos estatales y municipales, mediante Convenios Generales de Coordinación. En estos instrumentos jurídicos se establecieron las acciones necesarias para la ejecución de las obras contenidas en el PNI, así como las de los programas estatales.

A partir del Convenio General de Coordinación, se derivó el Convenio de Coordinación, entre el Ejecutivo Federal y el Gobierno de Guanajuato, con la finalidad de establecer las bases bajo las cuales se instrumentaría el nuevo esquema de Concesión de la Autopista.

Derivado de lo anterior, el Estado de Guanajuato y el Municipio de León, celebraron el Convenio de Colaboración y Coordinación Administrativa para llevar a cabo la instrumentación del nuevo esquema de concesión, de Jurisdicción Federal, para construir operar, explotar, conservar y mantener la autopista, así como para construir las obras adicionales que constituyan la Concesión y tendrá una vigencia de 30 (treinta) años contados a partir de la fecha de inicio de Vigencia.

El 31 de enero del 2011, se celebró un Convenio Modificatorio de Coordinación en donde se establece que el Gobierno del Estado de Guanajuato y la SCT están de acuerdo en la modificación sobre la longitud de la autopista de 85 a 80 kilómetros, los carriles de A2 a A4S, incluir la construcción del ramal de conexión al puerto

interior, el compromiso del Gobierno Guanajuato de contratar la asesoría externa para los estudios y análisis de carácter técnico, financiero, económico y jurídico para la elaboración de las bases del concurso para el otorgamiento de la concesión, así como apoyar a la SCT en la construcción de la autopista y el ramal de conexión al puerto interior y establecer el compromiso de la SCT para reembolsar al Gobierno del Estado de Guanajuato por concepto de pago de liberación de derecho de vía.

De igual forma existe un Convenio Modificatorio entre el Estado de Guanajuato y el Municipio de León en el que se establece como compromiso adicional al Municipio el mantenimiento a la prolongación del Blvd. Delta hasta entroncar con la conexión de la Autopista, con el objeto de que el Municipio cuente con un acceso de infraestructura vial de primer nivel.

> La Autopista Salamanca-León es un proyecto carretero de altas especificaciones, tipo A4S, con origen en el entronque Cerro Gordo de la autopista Morelia-Salamanca y término en el entronque con la autopista León-Lagos de Moreno. Esta vialidad tendrá una longitud de 77.6 kilómetros y contribuirá a que Guanajuato, se convierta en uno de los principales nodos de la plataforma logística de América del Norte.

Cabe señalar que el objetivo que se pretende alcanzar con la Autopista Salamanca-León es dar continuidad y ofrecer mejores condiciones de operación al tránsito que circula entre las ciudades de Salamanca y León, principalmente para los flujos de largo itinerario y de esta maneras lograr mejores velocidades y tiempos de recorrido tanto para el transporte de carga como de pasajeros de la región.

Como ha sido descrito anteriormente, en este proyecto carretero intervinieron el Gobierno Federal, el Estatal y el Municipal, cada uno en sus respectivos ámbitos de competencia con acciones muy especificas.

El Gobierno del Estado, realizó los contratos y colaboró en la liberación de algunos tramos del derecho de vía de la autopista, apoyó al Gobierno Federal con la elaboración de los proyectos ejecutivos de la troncal (77.6 km), el proyecto ejecutivo de los caminos laterales sobre los 77.6 km, el estudio de asignación vial, la realización de las fichas de afectación y

la contratación y coordinación de los asesores para estructurar la concesión, por mencionar algunas de las más importantes.

Como complemento, realizó una serie de contratos con empresas privadas de estudios y asesorías en el Proyecto de la Concesión de la autopista Salamanca-León; elaborando un total de 36 proyectos, a partir de mayo del año 2008, hasta julio del 2011. Mediante los cuales se obtuvieron diversos materiales tales como análisis financiero, legal y técnico; realizado por empresas como Deloitte, Consultores en Ingeniería Civil (CINC) S.A. de C.V. y Thompson & Knight, entre otras.

El Municipio de León por su parte, liberó a nombre de la SCT el tramo de la autopista León-Lagos-Blvd. Delta, la dirección de derecho de vía de la SOP, a nombre de la SCT el tramo de Santa Ana del Conde-autopista León-Lagos y apoyó a la SCT en la liberación del tramo Salamanca-Irapuato.

La vinculación de la Autopista con los documentos rectores de la planeación a nivel nacional (Plan Nacional de Desarrollo y PNI) y estatal (PED 2030 y Plan de Gobierno 2006-2012) se encuentra sustentada en los siguientes puntos:

En el PND

- Objetivo 14. Garantizar el acceso y ampliar la cobertura de infraestructura y servicios de transporte y comunicaciones, tanto a nivel nacional como regional.
    - Estrategia 14.7. Modernizar la infraestructura y proporcionar servicios confiables y de calidad para toda la población.
    - Estrategia 14.10. Proponer esquemas de financiamiento y mejorar los ya existentes para fomentar el desarrollo de proyectos de infraestructura e impulsar su papel como generador de oportunidades y empleos; “ampliar la gama de fuentes de financiamiento y de formas de participación público-privada. Con estos modelos de asociación público-privada, se busca alentar el desarrollo de infraestructura carretera, tanto de cuota como libre, elevar la calidad del servicio ofrecido a los usuarios, mejorar las

condiciones físicas de las carreteras, así como generar un importante número de empleos directos e indirectos".

El PNI 2007-2012

- Objetivos, estrategias, metas y acciones para aumentar la cobertura, calidad y competitividad de la infraestructura del país y contribuir a la superación del aislamiento y marginación de las comunidades y en contraparte detonar el desarrollo económico y productivo de todas las regiones de nuestro México.

PED 2030

- Línea Estratégica 1. Desarrollo de mecanismos de coordinación eficientes y efectivos, entre los tres órdenes de Gobierno en materia de infraestructura y una adecuada asignación del presupuesto con enfoque multianual.
- Objetivo 1.3. Legislar sobre los derechos y obligaciones de la custodia de la infraestructura, para responsabilizar sobre la conservación a los diferentes niveles de gobierno.
- Objetivo 1.4. Legislar sobre la asignación de recursos necesarios para la conservación de infraestructura de acuerdo a su dimensión o importancia.
- Línea Estratégica 5. Planeación, desarrollo y mantenimiento de la infraestructura de transporte que impulse el desarrollo del Estado.
- Objetivo 5.3. Fortalecer y ampliar la red carretera del estado a fin de satisfacer las necesidades de la población.
- Línea Estratégica 8. Desarrollo de esquemas modernos de financiamiento para el desarrollo de infraestructura.
- Objetivo 8.2. Mejorar e innovar un sistema de concesiones eficiente y transparente para el desarrollo de obras de gran envergadura.

Plan de Gobierno 2006-2012

Eje Empresa, Empleo y Competitividad

- Objetivo General 4.6. Ampliar la infraestructura comercial, industrial y de servicios que impulse el desarrollo económico de la entidad.

- Objetivo particular 1.6.1. Construir, conservar y modernizar la infraestructura estratégica y complementaria.
- Objetivo Particular 4.6.2. Contar con una perspectiva de largo plazo de los requerimientos y características sobre infraestructura estratégica que garantice un óptimo desarrollo sostenible de la entidad.

El Gobierno Federal junto con el Gobierno de Guanajuato identificaron como proyecto prioritario en el Plan Nacional de Infraestructura, la construcción de la Autopista Salamanca-León, uno de los primeros trabajos que se realizó para dar sustento a la viabilidad de esta obra de infraestructura carretera, fue el estudio del crecimiento en la vía actual entre Salamanca-León y el funcionamiento de las vías terrestres en la región.

Para ello, se realizó un análisis de la oferta y la demanda que inició con el diagnóstico de la situación actual en la zona de estudio y finalizó con la estimación de la demanda e ingreso para los proyectos y su pronóstico para el horizonte de evaluación de las posibles alternativas, las cuales posteriormente se analizaron de manera técnica, económica y financieramente a fin de determinar la mejor de ellas de acuerdo a los siguientes criterios:

- Viabilidad técnica.
- Capacidad para solventar la problemática en el largo plazo.
- Congruencia con el Plan Nacional de Infraestructura 2007-2012.
- Congruencia con otros proyectos carreteros de la región.

De este análisis se obtuvieron 2 alternativas que fueron: Modernizar la ruta actual, específicamente ampliar la sección transversal a 8 carriles de circulación de la carretera Irapuato-León; y Construir la Autopista Salamanca León de 4 carriles. Sin embargo, la primera se desecho debido a que la inversión en el derecho de vía sería muy costoso y problemático.

Se determinó que la mejor alternativa era la construcción de la Autopista Salamanca-León, para solucionar la problemática de la elevada demanda de vehículos de la vía actual Salamanca-León, los niveles de servicio no deseables, las demoras en los tiempos de viaje y los mayores costos de operación vehicular para los diferentes usuarios.

Por lo que una vez definido lo anterior, se elaboró el modelo de transporte y el análisis costo beneficio, para comparar la situación actual vs la situación modificada que contempla la construcción de esta Autopista. Cabe señalar que la metodología empleada en este estudio se apegó a los lineamientos establecidos por la SCT.

Derivado del estudio de transporte y del análisis costo-beneficio, se obtuvo evidencia significativa de los beneficios de la autopista en ahorro en tiempo de viaje de los usuarios y en los costos de operación vehicular. En resumen, la construcción de la autopista Salamanca-León, es un proyecto rentable desde el punto de vista social y económico, ya que los beneficios que genera al poder transitar a un costo más bajo son mayores que los costos de inversión que tiene que incurrir la sociedad en su ejecución. Además se mejorarán las condiciones de circulación de tránsito de mediano recorrido, y en mayor medida del tránsito de largo itinerario; se estimulará el desarrollo económico de la región y del país, al contar con una comunicación de mejores características que elevará la seguridad y permitirá hacer más eficiente el transporte de mercancías y personas.

Es importante mencionar que como parte de los compromisos adquiridos en la firma de los Convenios de Coordinación con la Federación, el Gobierno del Estado para integrar el expediente técnico, legal y financiero necesario para el otorgamiento de la concesión y para apoyar a la SCT en el proceso de licitación y adjudicación, recurrió

a la contratación de un grupo de asesores externos que prestaron sus servicios a lo largo de todo el proceso que duró el otorgamiento de la concesión.

Asimismo, como parte de estos compromisos, el Gobierno del Estado, fue responsable de la contratación y elaboración de 26 proyectos ejecutivos de las estructuras en el tramo Irapuato-León de las 48 que requería la Autopista para su concepción. Estos proyectos fueron de suma importancia, debido a que el constructor necesitaba de ellos para estar en posición de ejecutar la obra.

Por último, se debe mencionar que el Gobierno del Estado, contrató a empresas consultoras para la elaboración de los Proyectos Ejecutivos de los caminos laterales del tramo Salamanca-León a fin de no dejar incomunicados los predios y las comunidades a lo largo de esta nueva Autopista.

El 27 de abril de 2010, la SCT lanzó la Convocatoria denominda “Concurso Internacional No. 00009076-001-10 Proyecto Autopista Salamanca-León”, cuyo objetivo era el otorgamiento de una concesión de Jurisdicción Federal con una vigencia de 30 años contados a partir de la fecha de inicio de vigencia de la Concesión, para construir, operar, explotar, conservar y mantener la autopista Salamanca-León, así como para construir las obras adicionales que constituyan la Concesión.

Esta concesión comprendería el derecho y la obligación de llevar a cabo todas las actividades necesarias y el derecho para el uso y aprovechamiento del derecho de vía, los permisos y autorizaciones necesarios para prestar los servicios auxiliares y el conjunto de actividades que la Concesionaria estará obligada a llevar a cabo en los términos que establece el Título de Concesión.

El programa de actividades del concurso comprendió del 27 de abril de 2010, fecha en la que se publicó la convocatoria hasta el 15 de julio de 2013, fecha en que se tiene programado el inicio de operación de la autopista. En este programa de actividades se establecieron todas las fechas importantes del concurso como fueron: período de venta de bases; límite del

registro de participantes; visita al sitio; junta de aclaraciones; firma de planos, proyectos referenciales y proyectos ejecutivos; acto de presentación y apertura de propuestas; acto de notificación del fallo de concurso; límite para la constitución de la sociedad mercantil; pago inicial; inicio de vigencia de la concesión; inicio de la construcción y por último la fecha programada para el inicio de operación.

El proceso de registro de participantes comenzó con la venta de las Bases y posteriormente los interesados, de manera individual o conformando un grupo, solicitaron por escrito a la SCT su registro como participantes.

De conformidad con lo establecido en las Bases los participantes interesados constituyeron la figura de Consorcios a través de la cuál participarían en el concurso, por medio del Convenio Consorcial, que tenían que entregar a la SCT para su aprobación y en el cual se comprometían a constituir la sociedad mercantil de propósito específico que, en su caso, actuaría como Concesionaria y de realizar los actos necesarios para que ella suscriba el Título de Concesión de resultar el concursante ganador.

Cabe resaltar que 25 empresas se interesaron y registraron en la Licitación cumpliendo con lo establecido dentro de las Bases tanto en su propuesta técnica como en la económica. Dieciséis de ellas realizaron la firma de planos, y finalmente se realizó solo una apertura de propuestas por parte de tres consorcios integrados por las siguientes empresas:

- Pavimentos Laguna, Grupo Hermes y Grupo Profezac.
- Ascendi México, Construcciones Rubau y Constructora Vise
- Coconal, Operadora de Autopistas y México Constructora Industrial

La SCT organizó el 8 de julio de 2010, una visita al sitio de obra, a la que acudieron todos los participantes o interesados en el concurso. Al efecto, la SCT notificó oportunamente a todos ellos el día, la hora y el punto de encuentro para realizar la visita.

Durante el proceso de revisión, la Secretaría requirió aclaraciones o información adicional respecto de la información presentada por algunos participantes; y aquellos que no entregaron las aclaraciones o información adicional requerida, no recibieron el Comprobante de Revisión Previa de la Documentación Legal y Financiera.

Los participantes que si cumplieron con todos los requerimientos obtuvieron el Comprobante de Revisión Previa de la documentación legal y financiera, el cual debían presentar en la entrega de la Propuesta Técnica.

Con el objeto de tener confiabilidad en la propuesta realizada, el concursante otorgó a favor de la Tesorería de la Federación una *Garantía de Seriedad de la Propuesta*, con una vigencia de por lo menos 150 días contados a partir de la fecha de presentación y apertura de Propuestas.

Los documentos e información financiera y económica que se presentaron con la Propuesta Económica, contuvieron la información que sustentará las fuentes de financiamiento y capacidad de liquidez del Consorcio, para garantizar que la construcción de la obra y el servicio cotidiano de la autopista pudieran ser realizados en su totalidad.

Además, se requirió incluir el programa de inversión, mismo que debería tener relación con el programa de construcción de las obras, detallando los precios unitarios del presupuesto, para demostrar su congruencia con el tabulador de precios para construcción de la Secretaría.

Los costos de conservación y mantenimiento para el período completo de la Concesión, fueron considerados también en el informe, tomando en cuenta los niveles mínimos exigibles para el estado físico de la autopista y, de la misma manera, la calidad de los insumos y las especificaciones técnicas que estos deberán de cumplir. Por último el Informe Económico tenía como requerimiento incluir el cálculo de la TIR correspondiente al Proyecto.

La presentación y apertura de Propuestas se llevó a cabo en un solo acto y, ninguna fue modificada después de la fecha de presentación y apertura de las mismas. Dicho acto se llevó a cabo el 28 de febrero de 2011.

En el período comprendido entre la Apertura de Propuestas y el Fallo del Concurso, la SCT realizó un análisis de las propuestas que fueron presentadas y aceptadas. Con base en ello, la SCT emitió un dictamen en el que señaló las razones en las que basó su determinación para admitir o desechar las propuestas de los concursantes.

La SCT verificó que la Propuesta Técnica contuviera la información solicitada en las Bases requiriendo los siguientes puntos: cumplimiento con las NMX, las NOM y las Especificaciones Técnicas en la construcción, operación, conservación y mantenimiento de la autopista; que la construcción de la autopista se llevará a cabo de acuerdo con los programas de construcción y los Proyectos Ejecutivos aprobados por la SCT; que el esquema de Operación de la autopista cumpliera con los requisitos establecidos en las Bases y que el Programa de Construcción y el inicio de Operación de la Autopista se ajustarán a los plazos máximos establecidos en el Programa de Actividades del Concurso.

En el mismo tenor, revisó que la Propuesta Económica contuviera la información solicitada en las Bases Generales del Concurso y evaluó que la misma contuviera los siguientes puntos:

- Fuentes de Financiamiento y su liquidez (Capital de Riesgo y Financiamiento).
- Congruencia entre el Programa de Inversión y el Programa de Construcción de las Obras.
- La asignación y el pronóstico de tránsito, fueran razonables y congruentes con el desempeño económico de la Autopista.
- Congruencia entre los costos de la Autopista, y las tarifas propuestas.
- El análisis de sensibilidad solicitado en la parte económica de las Bases.
- Consistencia entre los precios unitarios del Presupuesto de Construcción y el Tabulador de Precios Unitarios para construcción de la Secretaría, así como que los rendimientos empleados en la ejecución de los trabajos sean consistentes con la práctica constructiva en la industria. En todos los casos, la calidad de los insumos y las especificaciones técnicas deberán cumplir con las NOM´s aplicables al Proyecto.
- Congruencia del esquema económico y financiero de la Propuesta para cubrir los gastos previstos del Pago Inicial en su caso, financiamiento, construcción, explotación, operación, conservación y mantenimiento de la autopista, desglosados por año, durante la vigencia de la Concesión.

- Pago Anual Fijo a que se refiere el artículo 15, fracción VIII, de la Ley de Caminos y que se señala en el apartado de Aspectos Económicos-Financieros.
- Los costos de conservación y mantenimiento están adecuadamente soportados por un programa de conservación y mantenimiento que cubra todo el período de la Concesión.
- Congruencia entre el Programa de Operación para cumplir con los requerimientos de Operación y equipamiento establecidos en las presentes Bases y en el Anexo 14 del Título de Concesión y el presupuesto de Operación de la Autopista planteado por los Participantes.
- El cálculo de la TIR, los costos de financiamiento, incluyendo comisiones y el programa de pago que sean consistentes al costo de las Obras que se consideren relevantes para la ejecución de la Autopista y que hagan inviable la Propuesta Económica.

El Título de Concesión se adjudicó al concursante cuya propuesta cumplía con todos los requisitos detallados anteriormente y además fuera el proyecto que contara con las siguientes dos características:

- Ofrecer el Pago Inicial más alto para el otorgamiento de la Concesión, lo que excluye la solicitud de subvención o, en el supuesto que ningún concursante ofreciera un Pago Inicial, solicitar la subvención más baja.
- En caso de empate, aportar el mayor porcentaje de Capital de Riesgo sobre el Monto Total de la Inversión.

Con fecha del 1 de abril de 2011, la SCT presidió el Fallo del Concurso por conducto del servidor público designado, en presencia de los representantes legales de los Concursantes.

Durante el acto de la Adjudicación Pública para la construcción de la autopista Salamanca-León, se determinó declarar ganadora a la propuesta presentada por el Consorcio: Concesionaria de Infraestructura del Bajío S.A. de C.V. a través del Comunicado No. 22 emitido por la SCT con fecha del 5 de abril de 2011.
Con fecha del 3 de junio de 2011, la SCT hizo entrega del Título de Concesión al Consorcio Ganador. Posterior a dicho acto, se llevó a cabo el 15 de junio de 2011 la constitución del Fideicomiso de Administración conforme a los lineamientos establecidos en el Apéndice 4

de las Bases. La Concesionaria se obliga a aportar al Fideicomiso de Administración todos los recursos económicos necesarios para el cumplimento de las obligaciones establecidas en el Título de Concesión, entre los que se encuentran los recursos provenientes de:

- El Capital de Riesgo
- Los Financiamientos.
- La Explotación de la Concesión.
- Los recursos provenientes de la colocación de títulos de deuda en caso.
- La Subvención.

El uso de los recursos del patrimonio del Fideicomiso de Administración se destinará al pago de las obligaciones, correspondientes conforme a:

- La Construcción de las Obras.
- Las contribuciones y aprovechamientos, incluyendo el Pago Anual Fijo.
- Los Gastos de Operación, Mantenimiento y Conservación, incluyendo los honorarios fiduciarios y los pagos al Ingeniero Independiente, al supervisor externo de operación y al dictaminador de accidentes graves.
- La constitución de los fondos establecidos en el Título de Concesión.
- Los Financiamientos.
- La recuperación del Capital de Riesgo y sus dividendos.

El 12 de enero de 2012, la Federación realizó el acto de entrega del derecho de vía al Consorcio iniciando las obras el 16 de enero de 2012 con un período de construcción de 24 meses para entrar en operación en enero de 2014.

Uno de los resultados más importantes que se obtendrá con la construcción de la Autopista será la integración carretera nacional por medio del fortalecimiento del corredor carretero Querétaro-Ciudad Juárez. La construcción de esta obra carretera, dará continuidad por medio de una vía de altas especificaciones al tránsito de largo itinerario, reducirá los costos de transporte y mejorará el nivel de servicio y seguridad, con lo cual se mejorará la comunicación y el traslado de personas y bienes, y se aumentará la competitividad en términos económicos en específico a dos de las ciudades más importantes del Bajío y en general a las ciudades que se localizan en dicha región.

Hay que destacar que con la participación de la iniciativa privada en la construcción de la Autopista se logró financiar, construir, incrementar y mejorar la infraestructura carretera y se consiguió evitar problemas que anteriormente hacían muy difícil su realización, tales como la insuficiente asignación de recursos. Además, con el esquema de Concesión, se logró diferir la inversión inicial durante la vida de la infraestructura, se evitó la utilización de recursos públicos y tal vez lo más importante es que se endosaron en gran parte los riesgos al sector privado, quien adelanta la puesta en servicio de la infraestructura, siendo el responsable de la conservación y de buscar la explotación en las mejores condiciones de calidad para poder recuperar su inversión en el menor plazo posible. Se tiene prevista la conclusión de la obra en un corto tiempo, por lo que los beneficios a favor de la población y de los usuarios se podrán ver rápidamente materializados.

Por último hay que señalar que la construcción de esta obra de infraestructura carretera, además de los efectos positivos que generará para el desarrollo de la infraestructura competitiva y atracción de posibles inversiones en esta región del Bajío, también incidirá en forma positiva en la generación de empleos en la entidad, ya que se estima que con su construcción generará más de tres mil 500 empleos directos y una cifra superior a los 12 mil indirectos.

El soporte documental del presente libro blanco se encuentra ubicado en la Secretaría de Obra Pública.

Glosario de Términos

Bases Generales del Concurso o Bases. Documentos emitidos por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, que tienen por objeto establecer los lineamientos, requisitos, procedimientos y formatos que deberán ser observados por quienes participen en el concurso.

Capital de Riesgo. Cantidad de dinero que la Sociedad Mercantil de Propósito Específico que al momento del pago inicial y firma del Título de Concesión constituirá en la concesionaria.

Carta de Crédito. Documento equivalente al porcentaje mínimo para cubrir el capital de riesgo a favor del Fideicomiso de Administración.

Conservación. Conjunto de acciones rutinarias, periódicas y de reconstrucción necesarias para asegurar que el estado físico de los diferentes elementos, se mantengan en las condiciones establecidas en la normatividad aplicable para dar seguridad, comodidad y fluidez en los servicios al usuario.

Consorcio. Grupo de personas físicas o morales, nacionales o extranjeras, que participan en el concurso en forma solidaria e ilimitada como un solo participante y/o concursante.

Convenio Consorcial. Acuerdo de voluntades celebrado entre los miembros del Consorcio que presentan una propuesta conjunta, en el que establezcan los derechos y obligaciones que deberán cumplir cada uno de sus integrantes en relación con el concurso.

Convocatoria. Documento emitido por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y publicada en el Diario Oficial de la Federación.

Derecho de Vía. Franja de terreno de 60 m (sesenta metros) que se requiere para la rehabilitación, conservación, ampliación y protección.
Explotación. Conjunto de acciones que realiza la concesionaria con el propósito de obtener beneficio de la concesión, en provecho propio.

Fideicomiso de Administración. Contrato irrevocable de inversión, administración y fuente de pago celebrado por la concesionaria como fideicomitente.

Garantía de Cumplimiento. Fianza que presenta la concesionaria, para garantizar el cumplimiento de sus obligaciones derivadas del Título de Concesión, conforme a lo establecido en el mismo.

Libro Blanco. Documento público gubernamental en el que se hacen constar las acciones y resultados obtenidos de un programa, proyecto o asunto relevante de la Administración Pública.

Mantenimiento. Conjunto de operaciones y cuidados necesarios para que las edificaciones e instalaciones del equipo del proyecto puedan seguir funcionando adecuadamente.

Sistema de Peaje. Sistema electrónico usado para contar y clasificar cada uno de los vehículos que pasan por el punto de cobro de la autopista y para realizar el registro, seguimiento, control y auditoría de los ingresos provenientes del pago del peaje, ya sea por

medios de recaudación de dinero en efectivo o por el uso de medios electrónicos de pago (tarjetas de prepago, tele peaje, etc.).

Subvención. Cantidad de dinero que solicite el concursante ganador en su propuesta, como inversión complementaria, para otorgar viabilidad financiera al proyecto.

TIR. Tasa Interna de Retorno.

Título de Concesión. Documento que otorga la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a favor de la concesionaria en el que se establecen los términos y condiciones a que se sujetará la construcción, operación, explotación, conservación y mantenimiento de un proyecto.