



**ACTA DE CONTINUACIÓN CORRESPONDIENTE AL ACTO DE EMISIÓN DE LOS RESULTADOS DEL DICTAMEN DE LAS PROPUESTAS LEGAL, ADMINISTRATIVA Y TÉCNICA Y APERTURA DE PROPUESTA ECONÓMICA DE LA LICITACIÓN PÚBLICA NACIONAL NÚMERO SAF/DGPI/DGAYF/LPN-001-2021.**

Que se elabora conforme a lo establecido en el artículo 81 de la Ley del Régimen Patrimonial y del Servicio Público, en relación con los numerales 3.3 “Programa de eventos del procedimiento de licitación”, 3.3.7 “Emisión de los Resultados del Dictamen de las Propuestas Legal, Administrativa y Técnica y Apertura de Propuesta Económica” de las BASES PARA LA LICITACIÓN PÚBLICA NACIONAL NÚMERO SAF/DGPI/DGAYF/LPN-001-2021 (en adelante las BASES), se reunieron en la Ciudad de México, siendo las diecisiete horas con once minutos del día veintiuno de septiembre del año dos mil veintiuno en el “Salón Independencia” ubicado en calle Plaza de la Constitución 1, Primer Piso, Colonia Centro (Área 1), C.P. 06000, Alcaldía Cuauhtémoc, los Servidores Públicos y Participantes que se asentaron en el acta de esta misma fecha, con la finalidad de continuar el acto correspondiente a la emisión de los resultados del dictamen de las Propuestas Legal y Administrativa y Técnica y en la Apertura de la Propuesta Económica dentro del Procedimiento de la Licitación Pública Nacional número SAF/DGPI/DGAYF/LPN-001-2021, para el otorgamiento de una concesión para la creación, uso, aprovechamiento, explotación y administración de un Viaducto Elevado construido por el Concesionario en el tramo comprendido desde Viaducto Río Piedad a La Concordia (salida a Puebla) con la carga de realizar los estudios, diseñar, construir, operar, conservar y mantener dicha vía, por lo que se procede el desarrollo de dicho acto, en el siguiente orden:---

**HECHOS**

**I.II. EMISIÓN DEL RESULTADO DEL DICTAMEN DE LA PROPUESTA TÉCNICA.**

A continuación y de conformidad con el numeral 6 “Criterios de Evaluación”, de las Bases para la Licitación, así como a lo establecido en el artículo 81, de la Ley del Régimen Patrimonial y del Servicio Público, la Maestra Andrea González Hernández, cede el uso de la voz al servidor público representante de la Secretaría de Obras y Servicios, como Autoridad Coadyuvante, para que presente la evaluación y el análisis cualitativo de la propuesta presentada y que comunicó a través del oficio CDMX/SOBSE/SI/DGOT/1481/2021, de fecha veintiuno de septiembre de dos mil veintiuno, y que se agrega a la presente como **Anexo 1** en el que presentó el dictamen de la propuesta técnica presentada por Impulsora de Desarrollo Integral, S.A. de C.V. “IDINSA”, de manera conjunta con las empresas: GAMI Ingeniería e Instalaciones, S.A. de C.V. “GAMI”, Mota-Engil México, S.A.P.I. de C.V. “MOTA-ENGIL”, Promotora y Desarrolladora Mexicana de Infraestructura, S.A. de C.V. “PROINFRA” y Desarrollo de Terracerías, S.A. de C.V. “DETERRA”.

En uso de la voz, el Ingeniero Hugo Flores Sánchez, Director General de Obras para el Transporte de la Secretaría de Obras y Servicios, señala que la propuesta presentada por Impulsora de Desarrollo Integral, S.A. de C.V. “IDINSA”, de manera conjunta con las empresas: GAMI Ingeniería e Instalaciones, S.A. de C.V.



“GAMI”, Mota-Engil México, S.A.P.I. de C.V. “MOTA-ENGIL”, Promotora y Desarrolladora Mexicana de Infraestructura, S.A. de C.V. “PROINFRA” y Desarrollo de Terracerías, S.A. de C.V. “DETERRA”, **NO CUMPLE** con los criterios de evaluación establecidos en el numeral 6 “Criterios de evaluación”, por lo que con base en el criterio de “Puntos y Porcentajes” se evaluó la Propuesta Técnica conforme al criterio de calidad técnica y de lo cual se obtuvieron los siguientes resultados:-----

Criterios de calidad técnica a evaluar	Puntos totales	Puntos obtenidos
Diseño Conceptual e Integración Urbana.	15	0
Procedimiento Constructivo	10	2
Medidas de Gestión del Tráfico Urbano Durante la Construcción.	10	2
Programa de Construcción.	10	6
Proyecto del Sistema del Control de Peaje.	10	5
Experiencia en Proyectos Similares.	15	15
<b>TOTAL</b>	70	30

Conforme a la tabla anterior y el porcentaje resultante de la evaluación, la calificación obtenida de la propuesta presentada es del 42.86%, por lo que **NO ES ACEPTADA** la misma en lo que corresponde a la Evaluación Técnica por parte de esta Autoridad Coadyuvante.-----

Quien preside este acto, y con base en la Propuesta técnica evaluada por la autoridad Coadyuvante, y con el dictamen técnico de la propuesta presentada por Impulsora de Desarrollo Integral, S.A. de C.V. “IDINSA”, de manera conjunta con las empresas: GAMI Ingeniería e Instalaciones, S.A. de C.V. “GAMI”, Mota-Engil México, S.A.P.I. de C.V. “MOTA-ENGIL”, Promotora y Desarrolladora Mexicana de Infraestructura, S.A. de C.V. “PROINFRA” y Desarrollo de Terracerías, S.A. de C.V. “DETERRA”, se comunica que dicha propuesta **NO CUMPLIÓ** con los requerimientos solicitados, y se considera que la misma, conforme a lo establecido en el numeral 3.3.6 “Evaluación de propuesta técnica” de las BASES, no es factible ni viable, por lo que en consecuencia, de conformidad con el numeral 7 “Criterios de



Desechamiento o Descalificación de la Propuesta”, **se desecha la propuesta presentada**, por falta de solvencia, al no cumplir con los criterios y requisitos técnicos establecidos en las BASES.-----

Emitido el Dictamen relativo a la revisión de la Documentación Legal y Administrativa de Manifestación o de Compromiso y de la Propuesta Técnica en los términos señalados, en la que se dictaminó que la propuesta técnica presentada por Impulsora de Desarrollo Integral, S.A. de C.V. “IDINSA”, de manera conjunta con las empresas: GAMI Ingeniería e Instalaciones, S.A. de C.V. “GAMI”, Mota-Engil México, S.A.P.I. de C.V. “MOTA-ENGIL”, Promotora y Desarrolladora Mexicana de Infraestructura, S.A. de C.V. “PROINFRA” y Desarrollo de Terracerías, S.A. de C.V. “DETERRA”, se desecha por falta de solvencia, se procede a **declarar desierta esta Licitación** en razón de que la propuesta técnica presentada fue desechada al no ser solvente de acuerdo con lo establecido en las BASES, con fundamento en los artículos 83, de la Ley del Régimen Patrimonial y del Servicio Público, el artículo 51 de la Ley de Adquisiciones para el Distrito Federal, y el numeral 7 “Criterios de Desechamiento o Descalificación de la Propuesta” y 8 “Causas para declarar desierta la Licitación”, de las BASES.-----

**II. MANIFESTACIÓN DE LOS PARTICIPANTES.**-----

Previo a la conclusión del acto, se otorga el derecho de voz a los participantes, cuyo representante no realiza manifestación alguna. -----

**III. CONCLUSIÓN DEL ACTO.**-----

Los formatos establecidos como **Anexos** forman parte integrante de esta acta y el listado de asistencia.-

En las relatadas circunstancias y en razón de que la Licitación Pública Nacional Número SAF/DGPI/DGAYF/LPN-001-2021, se declaró desierta, la documentación que dice contener la Propuesta económica presentada por Impulsora de Desarrollo Integral, S.A. de C.V. “IDINSA”, de manera conjunta con las empresas: GAMI Ingeniería e Instalaciones, S.A. de C.V. “GAMI”, Mota-Engil México, S.A.P.I. de C.V. “MOTA-ENGIL”, Promotora y Desarrolladora Mexicana de Infraestructura, S.A. de C.V. “PROINFRA” y Desarrollo de Terracerías, S.A. de C.V. “DETERRA”, constante de 2 cajas, una vez que se cumplan los términos establecidos en las disposiciones legales para el caso de que exista inconformidad de cualquiera de las partes, tendrá un plazo de treinta días naturales, para que previa identificación de las personas autorizadas de las participantes le sean entregadas las documentales descritas, en las instalaciones de la Dirección General de Patrimonio Inmobiliario, ubicadas en Avenida Ribera de San Cosme número 75, primer piso, Colonia Santa María la Ribera, demarcación territorial Cuauhtémoc, C.P. 06400.-----

*[Handwritten signatures and initials in blue ink, including a large signature at the top right and another at the bottom right.]*



No habiendo otro asunto que tratar, siendo las diecisiete horas con dieciocho minutos del día veintiuno de septiembre de dos mil veintiuno, se da por concluido el acto correspondiente **A LA EMISIÓN DE LOS RESULTADOS DEL DICTAMEN DE LAS PROPUESTAS LEGAL, ADMINISTRATIVA Y TÉCNICA Y APERTURA DE PROPUESTA ECONÓMICA DE LA LICITACIÓN PÚBLICA NACIONAL NÚMERO SAF/DGPI/DGAY/LPN-001-2021**, por lo que se cierra la presente acta, firmándola de conformidad al margen y al calce en dos tantos, todos los que en este acto intervinieron.-----

**POR LA CONVOCANTE, DIRECCIÓN GENERAL DE PATRIMONIO INMOBILIARIO**

NOMBRE Y CARGO	FIRMA
Mtra. Andrea González Hernández Directora General de Patrimonio Inmobiliario	

**EN COADYUVANCIA CON LA CONVOCANTE, DIRECCIÓN GENERAL DE ADMINISTRACIÓN FINANCIERA**

NOMBRE Y CARGO	FIRMA
Mtro. Juan Carlos Carpio Fragoso Director General de Administración Financiera	

**POR LA COADYUVANTE, SECRETARÍA DE OBRAS Y SERVICIOS**

NOMBRE Y CARGO	FIRMA
Ing. Hugo Flores Sánchez Director General de Obras para el Transporte	

**POR LA COADYUVANTE, SECRETARÍA DE DESARROLLO URBANO Y VIVIENDA**

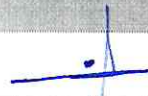
NOMBRE Y CARGO	FIRMA
Lic. Berenice Ivett Velázquez Flores Coordinadora de Servicios Jurídicos y Transparencia de la Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda	




**POR LA COADYUVANTE, SECRETARÍA DE MOVILIDAD**

NOMBRE Y CARGO	FIRMA
<p><b>Ing. Adriana Cardona Acosta</b> Directora de Gestión de proyectos de Movilidad</p>	

**POR EL ÓRGANO INTERNO DE CONTROL EN LA SECRETARÍA DE ADMINISTRACIÓN Y FINANZAS**

NOMBRE Y CARGO	FIRMA
<p><b>Christian Calzada Herrera</b></p>	

**POR LOS PARTICIPANTES**

NOMBRE Y CARGO	FIRMA
<p><b>Olegario Ortiz Enzastegui</b> Representante Legal de IMPULSORA DE DESARROLLO INTEGRAL, S.A. DE C.V.</p>	






GOBIERNO DE LA  
CIUDAD DE MÉXICO

SECRETARÍA DE OBRAS Y SERVICIOS  
SUBSECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA  
DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PARA EL TRANSPORTE



MÉXICO TENOCHTITLAN  
SIETE SIGLOS DE HISTORIA

Ciudad de México a 21 de septiembre de 2021

### **EVALUACIÓN TÉCNICA LICITACIÓN PÚBLICA NACIONAL NÚMERO SAF/DGPI/DGAYF/LPN-001-2021**

Me refiero a la Declaratoria de Necesidad publicada por el Gobierno de la Ciudad de México el día 8 de diciembre de 2020, en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México, en el que se reconoce la creación, aprovechamiento y explotación de la vía elevada de la parte superior de la Calzada Ignacio Zaragoza de aproximadamente 12.7 kilómetros, en el tramo que comprende entre Viaducto Río Piedad a la Concordia (salida a Puebla), cruzando por territorio de las Alcaldías Venustiano Carranza, Iztacalco e Iztapalapa; así como en la Convocatoria para la Licitación Pública Nacional número SAF/DGPI/DGAYF/LPN-001-2021 publicada el día 27 de enero de 2021 en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.

Asimismo, de conformidad al numeral 3.3.6 Evaluación Técnica, así como el numeral 6. Criterios de Evaluación, le informo a usted que se procedió al análisis de la propuesta entregada por la Participación Conjunta integrada por las empresas IMPULSORA DE DESARROLLO INTEGRAL, S.A. DE C.V., GAMI, INGENIERÍA E INSTALACIONES, S.A. DE C.V., MOTA-ENGIL MÉXICO, S.A.P.I. DE C.V., PROMOTORA Y DESARROLLADORA MEXICANA, S.A. DE C.V., y DESARROLLO DE TERRACERIAS, S.A. DE C.V. durante el acto correspondiente a la Entrega y Recepción de la Documentación Legal y Administrativa y de las Propuestas Técnicas y Económicas, así como apertura de Propuesta Técnica de fecha 19 de julio de 2021.

De conformidad con lo antes mencionado, se procede al análisis del “Diseño Conceptual e Integración Urbana”; misma que de acuerdo al numeral 6. Criterios de Evaluación Técnica apartado **Criterio de Calidad Técnica fracción i)** para su evaluación tiene un valor asignado de 15 puntos de 70 puntos totales.

En este caso en particular, y de acuerdo a lo presentado en el documento técnico número 3 denominado “Anteproyecto de la Vía Concesionada”, se observa lo siguiente:



GOBIERNO DE LA  
CIUDAD DE MÉXICO

SECRETARÍA DE OBRAS Y SERVICIOS  
SUBSECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA  
DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PARA EL TRANSPORTE



MÉXICO TENOCHTITLAN  
SIETE SIGLOS DE HISTORIA

La solución presentada comprende 4 carriles de circulación con una longitud aproximada de 12.78 km, 4 km de gazas y rampas de acceso, mismos que se propusieron en 8.38 km en viaducto elevado y 4.40 km en solución a nivel, todos de manera aproximada.

La propuesta considera un tramo significativo a nivel de superficie, que alcanza un 35% aproximadamente su longitud total, con lo que no se cumple con lo solicitado en las bases de licitación, que establecen expresamente un viaducto elevado. La propuesta de construir 4.40 kilómetros en superficie, de la cual no se dan argumentos constructivos, operacionales o financieros que justifiquen tal decisión, representa serios problemas para la operación del conjunto de la red vial de la zona de inserción del viaducto, afecta negativamente la operación de los servicios de transporte público existentes, dificulta la accesibilidad desde y hacia las colonias vecinas, y supone la pérdida de una superficie considerable de áreas verdes, espacio público y equipamiento en una zona deficitaria en estos aspectos.

La propuesta presentada carece de criterios para la integración de esta estructura vial en su entorno urbano y natural, así como su interacción con otros medios de transporte existentes, puntualmente con la Línea 2 de Metrobús, en el tramo comprendido entre Rojo Gómez a Tepalcates, donde la construcción de un tramo de viaducto a nivel de superficie obliga a cambiar el trazo del actual carril confinado y a relocalizar dos estaciones, afectando con ello la operación del servicio.

A su vez, la construcción de dos tramos a nivel de superficie implica el cierre de entradas y salidas de carriles centrales a carriles laterales de Calzada Ignacio Zaragoza, afectando a las colonias Agrícola Oriental, Tepalcates, Concordia Zaragoza, La Colmena, Fuentes de Zaragoza, Solidaridad El Salado y Santa Marta Acatitla. Esto provocaría un alto nivel de saturación en los carriles laterales, que hoy ya presentan niveles de servicio deficientes en horas de máxima demanda, pudiendo presentarse largas colas en los puntos de incorporación y desincorporación de carriles centrales.





GOBIERNO DE LA  
CIUDAD DE MÉXICO

SECRETARÍA DE OBRAS Y SERVICIOS  
SUBSECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA  
DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PARA EL TRANSPORTE



MÉXICO TENOCHTILAN  
SIETE SIGLOS DE HISTORIA

En lo concerniente a los distribuidores viales y accesos, todas las rampas de acceso y de salida se están considerando de 6.5 metros de ancho, con dos carriles vehiculares por sentido. Esta configuración propiciaría un desfogue continuo de un número considerable de vehículos, por lo que se estima que en el entronque más crítico (Viaducto Río de la Piedad) en el sentido oriente-poniente se generarían colas de 1.5 kilómetros en el periodo de la mañana, llegando hasta el entronque con Pantitlán. Se prevé que este mismo comportamiento se presente de manera más crítica en la tarde, ya que los 6.5 metros de acceso al Viaducto elevado sólo dejarían un carril de circulación en Viaducto Río de la Piedad para aquellos viajes que continúan en superficie hacia Circuito Interior o Viaducto Río La Piedad hacia el oriente. Del mismo modo, el diseño de las rampas y la estructura propuesta disminuyen el número de carriles disponibles para viajes que no se incorporan al Viaducto Elevado, por lo que se esperan incrementos de colas y demoras en Circuito Interior (dirección sur, al retirar un carril), Viaducto Río La Piedad (dirección poniente) y Eje 3 Norte, con bajos niveles de servicio (nivel F) a partir del inicio de operaciones de la vía concesionada en hora de máxima demanda. En este sentido, la inadecuada definición de accesos y entronques de la propuesta presentada se traduce en cuellos de botella que producen altos niveles de congestión vehicular, en una deficiente operación del viaducto elevado, en pérdidas económicas significativas por concepto de mayores tiempos de traslado para las personas que no ocupan el viaducto, y en un incremento de emisiones de gases contaminantes y de efecto invernadero por la disminución de velocidades.

Una de las premisas a respetar en un proyecto de estas características es la de mantener o regenerar servicios ecosistémicos. Los árboles y áreas verdes actualmente tienen una gran importancia desde la perspectiva de contribuir con la mitigación del cambio climático, que por su sola existencia brindan un gran número de servicios que permiten nuestra supervivencia, así el diseño y construcción de la infraestructura deberá preservar y potenciar estos beneficios.

Implementar un Viaducto Elevado, combinado con solución a nivel (mixto) en el caso de la propuesta presentada por el consorcio, no permite conservar un área permeable y, al contrario, transforma el uso del suelo en áreas impermeables. Esto genera un riesgo adicional a la Avenida Ignacio Zaragoza, ya que





GOBIERNO DE LA  
CIUDAD DE MÉXICO

SECRETARÍA DE OBRAS Y SERVICIOS  
SUBSECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA  
DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PARA EL TRANSPORTE



MÉXICO TENOCHTITLAN  
SIETE SIGLOS DE HISTORIA

actualmente presenta severos problemas en distintos puntos a lo largo de la misma, lo que se incrementaría si se adopta esta propuesta mixta. En este sentido, la solución debe buscar una configuración de tal manera que se dé una solución integral en el proyecto buscando no generar más problemas en las vialidades centrales y laterales que forman la Calzada actualmente. Asimismo, es necesario generar de manera paralela al viaducto un proyecto de drenaje pluvial de tal manera que el agua en la época de avenidas se conduzca hacia colectores que permitan el desalojo de las mismas hacia la zona de los emisores o bien que esta se capte y se aproveche para la zona de la Alcaldía Iztapalapa en donde se pueda aprovechar la misma.

El diseño de la vialidad debió tener una perspectiva ambiental que buscara mitigar los impactos negativos inherentes a este tipo de infraestructuras. la propuesta presentada no considera medidas de mitigación para compensar la pérdida de áreas verdes y espacio público. A su vez, no se presentan alternativas para subsanar la afectación al servicio de la Línea 2 Metrobús, que debe modificar su trazo y relocalizar dos estaciones afectadas por el tramo de viaducto en superficie. Esto significaría desplazar el recorrido de Metrobús hacia el carril lateral, donde los altos volúmenes de tráfico hacen prácticamente imposible la construcción de un carril exclusivo para transporte público. Esto afectaría sensiblemente la velocidad operacional de un servicio que es componente clave en los esfuerzos de la ciudad para disminuir gases contaminantes y de efecto invernadero.

En virtud de lo anterior y bajo el criterio que los participantes tendrían absoluta libertad para proponer mejoras y/o alternativas al planteamiento base de estructuración, esta propuesta se considera no viable como parte de un proyecto de desarrollo de infraestructura sustentable para la Ciudad de México, debido a que no conserva el camellón existente, ya que es la única área permeable en el área de intervención, de acuerdo a la Secretaría del Medio Ambiente, expuesto en la primera junta de aclaraciones dentro del procedimiento de la licitación.

Resumiendo lo antes manifestado para el punto, **i. Diseño Conceptual e Integración Urbana**, se otorga un valor de **0 puntos**.



GOBIERNO DE LA  
CIUDAD DE MÉXICO

SECRETARÍA DE OBRAS Y SERVICIOS  
SUBSECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA  
DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PARA EL TRANSPORTE



MÉXICO TENOCHTILAN  
SIETE SIGLOS DE HISTORIA

El siguiente punto a evaluar es el denominado “**ii. Procedimiento Constructivo**”, el cual tiene un valor de 10 puntos de los 70 puntos totales.

Cabe resaltar, que en el procedimiento enuncia toda la normatividad aplicable; sin embargo, esta forma enunciativa deja muchos vacíos al momento de su aplicación, tanto de especificaciones, normas y procesos, que limitan la trazabilidad de un control de calidad en todos y cada uno de los trabajos a ejecutar para la concretización del proyecto que nos atañe.

Resultando un procedimiento poco adecuado, sin una planeación del número de frentes de trabajo, logística de procesos constructivos, lugares donde se pretende llevar a cabo la fabricación de elementos prefabricados, para un proyecto de esta magnitud es fundamental conocer todos estos elementos, ya que también enuncia que se desarrollarán los estudios requeridos de impacto urbano, social y ambiental.

En virtud de lo presentado en la propuesta, de acuerdo con la experiencia en el desarrollo de obras, este punto no cumple con lo necesario, en apego a la conceptualización de un proyecto vial de este tipo.

Por lo anterior para este criterio a evaluar, se otorgará un valor de 2 **puntos**.

En seguimiento a la evaluación de la propuesta, el siguiente rubro es el denominado “**iii. Medidas de Gestión de Tráfico Urbano durante la Construcción**”; el cual tiene una valorización de 10 puntos sobre los 70 totales.

Con respecto a este concepto no se estableció la planeación estratégica ni la logística de como mitigar el impacto vial y urbano durante la ejecución de la obra, así como un orden en los frentes de trabajo que se intervendrían. Esto a efecto de causar un menor impacto en la movilidad de la población cercana a la zona de influencia del proyecto. Evitar caos vial y de contaminación que se generaría por los tiempos largos de traslado de los habitantes hacia las zonas de trabajo o esparcimiento a lo largo de su periodo de construcción. Asimismo, contar con un programa de desvíos propuesto a lo largo de la implementación del



GOBIERNO DE LA  
CIUDAD DE MÉXICO

SECRETARÍA DE OBRAS Y SERVICIOS  
SUBSECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA  
DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PARA EL TRANSPORTE



MÉXICO TENOCHTITLAN  
SIETE SIGLOS DE HISTORIA

proyecto tanto regional como en la zona, los cuales se tendrían que ir adecuando a la autorización de las autoridades competentes, así como las necesidades propias de la construcción y avances de la obra.

En consecuencia y en virtud que no se observa que se tenga una propuesta contundente de mitigación de este problema y con el punto de vista de SEMOVI y SSC, que son las autoridades reguladoras en el ámbito Vial de la CDMX, quienes observan esta problemática inferida y que en lugar de beneficiar a la zona, provoca que se generen conflictos de movilidad.

Se determina que la propuesta de los tramos a nivel es inviable por lo antes mencionado; desde la perspectiva técnica y de operatividad, por lo cual se otorga un puntaje de **2 puntos**.

Referente al rubro denominado “**iv. Programa de Construcción**”; se encuentra valorado con 10 puntos, de acuerdo a las bases de licitación, mismas que al pie de la letra indican lo siguiente:

***OBTENDRÁ LA MAYOR PUNTUACIÓN, CUYO PROGRAMA DE CONSTRUCCIÓN SEA COMPATIBLE CON EL DISEÑO CONCEPTUAL DE LA VÍA CONCESIONADA Y EL PROCEDIMIENTO CONSTRUCTIVO Y QUE ESTABLEZCA EL MENOR PERIODO DE EJECUCIÓN.***

En ese tenor, existe un gran inconveniente, ya que las bases de licitación son para una Vialidad Elevada y no Mixta; independientemente que otorga el beneficio de proponer una solución que mejore las condiciones originales de la ciudad; lo cual no se logra con los tramos a nivel, ya que son los que generan más impactos tanto sociales, urbanos y ambientales, independientemente de las medidas de mitigación que de acuerdo a la propuesta infiere soluciones paliativas o de corto plazo.

A pesar de presentar una compatibilidad entre el diseño conceptual y el programa de construcción vs procedimiento constructivo, no se cuenta con otra propuesta para determinar las ventajas y desventajas; además, tomando en consideración que el mayor valor para la evaluación de este punto es el Programa de Gobierno, en su eje 3 denominado “Más y Mejor Movilidad”, en el cual se contempla dotar a la ciudad de las mejores condiciones de movilidad.

Motivado por lo anterior, se le otorgan, para la valoración de este rubro la calificación de **6 puntos**.



GOBIERNO DE LA  
CIUDAD DE MÉXICO

SECRETARÍA DE OBRAS Y SERVICIOS  
SUBSECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA  
DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PARA EL TRANSPORTE



MÉXICO TENOCHTITLAN  
SIETE SIGLOS DE HISTORIA

Respecto al criterio “**v. Proyecto del Sistema del Control de Peaje**”, en este apartado dentro de la propuesta presentada, hace referencia al sistema de Control y Monitoreo del Aforo Vehicular (Telepeaje), como un conjunto de acciones a implementar, siendo dotar a la vialidad de una infraestructura de comunicación, suministrando una red de fibra óptica; además de la Infraestructura de Comunicación, que considera el suministro e instalación de equipos de medición, mediante los cuales se llevará a cabo la optimización de la operación de los accesos y salidas de la citada vialidad, a través de un software diseñado para esta función.

Sin embargo, la utilización de plumas de entrada, tal como sucede en el resto de las vías urbanas de cuota de la Ciudad de México, genera colas en las vialidades en las que se tienen contemplados entronques. A su vez, la configuración de dos carriles de entrada en los accesos resulta insuficiente para alcanzar la demanda proyectada de 94,595 vehículos diarios. Esta situación puede repercutir en un alto riesgo financiero para la operación del viaducto, o en un alza de tarifas para compensar demandas inferiores a las originalmente proyectadas.

En torno al Sistema de Peaje, este indica que opera mediante el uso de un solo TAG, contando con el equipo complementario de detección, restricción e información al usuario en cada carril de acceso, los cuales son un extracto de los manuales operativos de los equipos que se comercializan en el mercado. Concluyendo que, en apego a las bases de licitación, se otorga el valor de **5 puntos**.

Por último, el rubro denominado “**vi. Experiencia en Proyectos Similares**”, este tema esta solventado, derivado a que en la información presentada como parte de la propuesta se incluye un video denominado Video ViaductoZaragoza\_10 donde se encuentra plasmada la experiencia en ejecución de Viaductos Urbanos, por lo que se considera que las empresas que integran el Consorcio cumplen satisfactoriamente con la experiencia en proyectos similares por lo que en este rubro se conceden los **15 puntos** en la evaluación.



GOBIERNO DE LA  
CIUDAD DE MÉXICO

SECRETARÍA DE OBRAS Y SERVICIOS  
SUBSECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA  
DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PARA EL TRANSPORTE



MÉXICO TENOCHTITLAN  
SIETE SIGLOS DE HISTORIA

Por lo anterior, se precisa lo siguiente:

### CUADRO RESUMEN

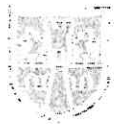
SECCIONES A EVALUAR	PUNTOS TOTALES	PUNTOS OBTENIDOS
i. Diseño Conceptual e Integración Urbana	15	0
ii. Procedimiento Constructivo	10	2
iii. Medidas de Gestión de Tráfico Urbano durante la Construcción	10	2
iv. Programa de Construcción	10	6
v. Proyecto del Sistema del Control de Peaje	10	5
vi. Experiencia en Proyectos Similares	15	15
<b>TOTAL</b>	<b>70</b>	<b>30</b>

Conforme a la tabla anterior y el porcentaje resultante de la evaluación, la calificación obtenida de la propuesta presentada es del 42.86%, por lo que **No es Aceptada** la misma en lo que corresponde a la Evaluación Técnica por parte de esta Dirección.

ING. HUGO FLORES SÁNCHEZ  
DIRECTOR GENERAL DE OBRAS PARA EL TRANSPORTE

MTRO. RUBÉN FRAGOSO ESTRELLA  
DIRECTOR DE DISEÑO DE OBRA CIVIL

MTRO. OSCAR EUDOCIO ISLAS ALVAREZ  
DIRECTOR DE INGENIERÍA DE COSTOS Y  
CONTRATOS DE CONSTRUCCIÓN DE OBRAS  
PARA EL TRANSPORTE



GOBIERNO DE LA  
CIUDAD DE MÉXICO

SECRETARÍA DE OBRAS Y SERVICIOS  
SUBSECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA  
DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PARA EL TRANSPORTE



MÉXICO TENOCHTITLAN  
SIEVE SIGLOS DE HISTORIA

Ciudad de México a 21 de septiembre de 2021  
CDMX/SOBSE/SI/DGOT/1481/2021

**MTRA. ANDREA GONZÁLEZ HERNÁNDEZ**  
**DIRECTORA GENERAL DE PATRIMONIO INMOBILIARIO**  
**DE LA CIUDAD DE MÉXICO**  
**PRESENTE**

Me refiero a la Declaratoria de Necesidad publicada por el Gobierno de la Ciudad de México el día 8 de diciembre de 2020, en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México, en el que se reconoce la creación, aprovechamiento y explotación de la vía elevada de la parte superior de la Calzada Ignacio Zaragoza de aproximadamente 12.7 kilómetros, en el tramo que comprende entre Viaducto Río Piedad a la Concordia (salida a Puebla), cruzando por territorio de las Alcaldías Venustiano Carranza, Iztacalco e Iztapalapa; así como en la Convocatoria para la Licitación Pública Nacional número SAF/DGPI/DGAYF/LPN-001-2021 publicada el día 27 de enero de 2021 en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.

Asimismo, de conformidad al numeral 3.3.6 Evaluación Técnica, así como el numeral 6. Criterios de Evaluación, le informo a usted que se procedió al análisis de la propuesta entregada por la Participación Conjunta integrada por las empresas IMPULSORA DE DESARROLLO INTEGRAL, S.A. DE C.V., GAMI, INGENIERÍA E INSTALACIONES, S.A. DE C.V., MOTA-ENGIL MÉXICO, S.A.P.I. DE C.V., PROMOTORA Y DESARROLLADORA MEXICANA, S.A. DE C.V., y DESARROLLO DE TERRACERIAS, S.A. DE C.V. durante el acto correspondiente a la Entrega y Recepción de la Documentación Legal y Administrativa y de las Propuestas Técnicas y Económicas, así como apertura de Propuesta Técnica de fecha 19 de julio de 2021.

Derivado de lo anterior, anexo al presente la Evaluación Técnica de referencia, para los efectos procedentes.

Sin otro particular, aprovecho la ocasión para enviarle un cordial saludo.

**ATENTAMENTE**

**ING. HUGO FLORES SÁNCHEZ**  
**DIRECTOR GENERAL DE OBRAS PARA EL TRANSPORTE**

Andrea González Hernández  
13:00 hrs  
Septiembre 21, 2021

C.c.c.e.p. **MTRO. JESÚS ANTONIO ESTEVA MEDINA.** - Secretario de Obras y Servicios de la CDMX.  
secretariodeobrasyservicios@cdmx.gob.mx.  
**MTRA. LUZ ELENA GONZÁLEZ ESCOBAR.** - Secretaria de Finanzas de la CDMX. - legonzalez@finanzas.gob.mx  
**MTRO. ANDRÉS LAJOUS LOAEZA.** - Secretario de Movilidad en la CDMX. - alojousl@cdmx.gob.mx