

Tlaxcala

NOTA TÉCNICA

Fondo:

Programas Regionales

2017



Nombre del Proyecto

Rehabilitación de la carretera Ixtacuixtla de Mariano Matamoros - Nanacamilpa de Mariano Arista el km 14+000 al km 19+500 (Municipios Ixtacuixtla-Españita)

Información General del Proyecto

Entidad Federativa	
Tlaxcala	
Municipio	
Ixtacuixtla de Mariano Matamoros y Españita	
Localidad	
San Antonio Atotonilco (Ixtacuixtla) y Vicente Guerrero (Españita)	
Instancia Ejecutora	
Secretaría de Obras Públicas, Desarrollo Urbano y Vivienda (SECODUVI) del Estado de Tlaxcala	
Instancia encargada de la administración	Instancia encargada del mantenimiento
SECODUVI	SECOCUVI
Monto total solicitado (Con IVA)	
21,000,000.00	

Calendario de ejecución						
Avance	Mes 1	Mes 2	Mes 3	Mes 4	Mes 5	Mes 6
Físico (%)	5.00%	5.00%	10.00%	10.00%	10.00%	10.00%
Financiero(\$)	1,050,000.00	1,050,000.00	2,100,000.00	2,100,000.00	2,100,000.00	2,100,000.00
Avance	Mes 7	Mes 8	Mes 9	Mes 10	Mes 11	Mes 12
Físico (%)	10.00%	10.00%	10.00%	10.00%	5.00%	5.00%
Financiero(\$)	2,100,000.00	2,100,000.00	2,100,000.00	2,100,000.00	1,050,000.00	1,050,000.00
Avance	Mes 13	Mes 14	Mes 15	Mes 16	Mes 17	Mes 18
Físico (%)						
Financiero(\$)						
Avance	Mes 19	Mes 20	Mes 21	Mes 22	Mes 23	Mes 24
Físico (%)						
Financiero(\$)						
Avance Físico (%)					Total	100%
Avance Financiero (\$)					Total	21,000,000.00

Tlaxcala

NOTA TÉCNICA

Fondo:

Programas Regionales

2017



Nombre del Proyecto: Rehabilitación de la carretera Ixtacuixtla de Mariano Matamoros - Nanacamilpa de Mariano Arista el km 14+000 al km 19+500 (Municipios Ixtacuixtla-Españita)

Justificación del Proyecto

Actual (Oferta, demanda e interacción)

<p>Oferta</p>	<p>La carretera Ixtacuixtla de Mariano Matamoros, Nanacamilpa de Mariano Arista en el Estado de Tlaxcala km 14+000 al 19+500. cuyas localidades son, San Antonio Atotonilco (ixtacuixtla); Vicente Guerrero (Españita) Tiene una longitud de 5.500 km, y un ancho de calzada de 7.0 m sin acotamientos. Esta amplitud permite sólo un carril por sentido. La superficie actual es de concreto asfáltico que presenta un gran desgaste por la falta de mantenimiento en los últimos 15 años. Del recorrido realizado durante el trabajo de campo y la realización de sus respectivos estudios topográficos, se observa que la superficie esta deteriorada, se debe principalmente a las condiciones climaticas y al tránsito vehicular que circula en este tramo con baches, cuarteaduras y algunas deformaciones. Por lo anterior, se estima para el pavimento un IRI de 6 m/km. Es decir su calidad de pavimento es baja y su vida útil se ha alcanzado, debido a las lluvias y al tránsito diario de la vialidad. No cuenta con la calidad requerida, por lo que su operación es deficiente, en promedio un nivel de servicio bajo. A ello se suma que la señalética vertical y horizontal se encuentra deteriorada, o en algunos tramos carreteros no existe, lo que incrementa la peligrosidad de los usuarios en el tránsito de los tramos carreteros. Adicionalmente, se carece de cunetas y en algunos tramos de bordillos por lo que, existen encharcamientos, mismos que contribuyen al desgaste del concreto asfáltico. Dadas las condiciones actuales de la carretera, para los usuarios que transitan por la carretera, dando en algunos puntos congestionamientos a ciertas horas del día, cabe mencionar que, de no realizarse ninguna reahabilitación, la oferta de los servicios decaera asociada al crecimiento del TPDA, así como al incremento del IRI por desgaste, lo que conllevará a velocidades promedio menores y por tanto niveles de servicio más deficientes. El tramo del carril es de 3.5 metros por ambos lados, lo que ocasiona dificultad para lograr adelantamientos y condiciones inestables de circulación, dando como resultado que el nivel de servicio se considere (D) circulación inestable.</p>
<p>Demanda</p>	<p>A partir de los datos reunidos en trabajo de campo, se realizaron conteos entre las 6:00 las 22:00 horas, durante 5 días en dos diferentes ubicaciones, aplicando el método manual a principios del año 2017, se presenta un tránsito diario promedio anual (TDPA) de 2,670 vehículos, con sentido de las circulaciones Sur-Norte 1312 y Norte Sur 1358, de acuerdo a un estudio de densidad vehicular, encargado por la Secretaría de Obras Públicas, Desarrollo Urbano y Vivienda (SECODUVI), la composición se ha dividido en: 88% vehículos tipo A (autos), 2% vehículos tipo B (autobuses), y 10% vehículos tipo C (camiones). Este tramo carretero es transitado principalmente por los lugareños de y sus alrededores de los municipios de Ixtacuixtla de Mariano Matamoros, Españita, Sanctorum de Lázaro Cárdenas y Nanacamilpa de Mariano Arista, que se dirigen a sus actividades laborales, recreativas, escolares y culturales. El estado no cuenta con datos históricos sobre el TDPA, por tanto se estimó el crecimiento del parque vehicular del Estado de Tlaxcala para los próximos 20 años tomando como base los resultados arrojados por SECODUVI, así como un modelo de crecimiento de poblaciones que permite incorporar un tope a su capacidad, esto es el modelo de Verhulst, mismo que se ha utilizado en diversas disciplinas para analizar el comportamiento de variables que inicialmente crecen de manera exponencial, pero eventualmente se ven limitadas por los recursos disponibles. En el caso de una carretera, dicho limite esta dado por su capacidad máxima. Por ultimo se resalta que el aforo vehicular es esencialmente su totalidad y su distribución en los periodos con y sin congestión vehicular.</p>

Tlaxcala

NOTA TÉCNICA

Fondo: Programas Regionales 2017



Nombre del Proyecto: Rehabilitación de la carretera Ixtacuixtla de Mariano Matamoros - Nanacamilpa de Mariano Arista el km 14+000 al km 19+500 (Municipios Ixtacuixtla-Españita)

Justificación del Proyecto

Situación actual (Oferta, demanda e interacción)	

Tlaxcala

NOTA TÉCNICA
Fondo: Programas Regionales 2017



Nombre del Proyecto: Rehabilitación de la carretera Ixtacuixtla de Mariano Matamoros - Nanacamilpa de Mariano Arista el km 14+000 al km 19+500 (Municipios Ixtacuixtla-Españita)

Justificación del Proyecto

Situación actual (Oferta, demanda e interacción)	
Interacción	<p>La vialidad Ixtacuixtla - Nanacamilpa (municipio de homónimo) presenta un nivel de servicio tipo D (Circulación inestable). La velocidad promedio de circulación es de sólo 40 km/h. El tiempo promedio de recorrido del tramo es de 8.06 minutos. En estas condiciones los Costos Generalizados de Viaje (CGVs) para los usuarios son elevados. Adicionalmente, la probabilidad de accidentes viales es alto, se observa que la superficie está deteriorada, se debe principalmente a las condiciones climáticas y al tránsito vehicular que circula en este tramo con baches, cuarteaduras y algunas deformaciones, es decir su calidad de pavimento es baja y su vida útil se ha alcanzado, debido a las lluvias y al tránsito diario de la vialidad, no cuenta con la calidad requerida, a ello se suma que la señalética vertical y horizontal se encuentra deteriorada, o en algunos tramos carreteros no existe, lo que incrementa la peligrosidad de los usuarios en el tránsito de los tramos carreteros. Adicionalmente, se carece de cunetas y en algunos tramos de bordillos por lo que, existen encharcamientos, mismos que contribuyen al desgaste del concreto asfáltico. Al iniciar el estudio de campo, se detectó la precisión entre los periodos con congestión y los de no congestión, los vehículos de sin congestión pueden hacerlo a las velocidades de operación para los cuales aparentemente fue diseñada la vialidad sin tomar en cuenta los tramos de condiciones en mal estado, en tanto que los vehículos con congestión tienen que circular a velocidades menores afectando sus tiempos y costos de traslado, sabiendo que se debe a un mismo periodo de tiempo, causando que se sature la vialidad. Es por esto que la gran demanda de los lugareños de contar con la necesidad de transitar por esta vía en forma estable, que ayude a desempeñar sus actividades laborales, sociales o culturales en beneficio de su comunidades, porque el transitar con el estrés que provoca, psicológicamente en poder perder la vida de un ser querido, repercute en la estabilidad y desempeño al que se encuentran, esta problemática y más en tiempos de lluvias provoca los accidentes debido a las malas condiciones actuales de la vialidad.</p>



el Proyecto: Rehabilitación de la carretera Ixtacuixtla de Mariano Matamoros - Nanacamilpa de Mariano Arista el km 14+000 al km 19+500 (Municipios Ixtacuixtla-

Imágenes de la situación actual

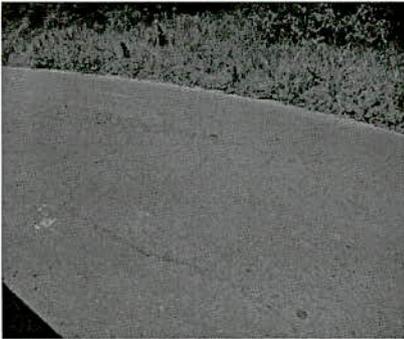


Imagen 1. No se cuenta con cunetas y los señalamientos verticales ya son poco perceptibles



Imagen 2. Se observa que por no existir cunetas hay baches los que van generando erosión y desgaste

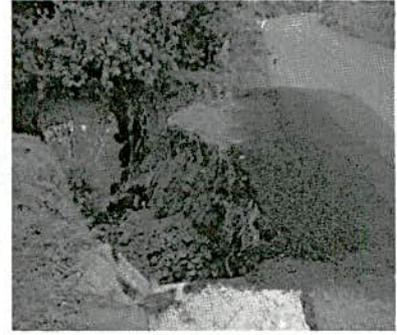


Imagen 3. Se observa que el desgaste de la carpeta asfáltica provocó daños de erosión



Imagen 4. Se observan baches, no existir cunetas, ni bordillos y la señalización es ya inexistente



Imagen 5. Agrietamiento tipo piel de cocodrilo y baches parchados



Imagen 6. Asentamiento por inestabilidad y desprendimiento de asfalto



Imagen 7. Agrietamiento tipo mapa

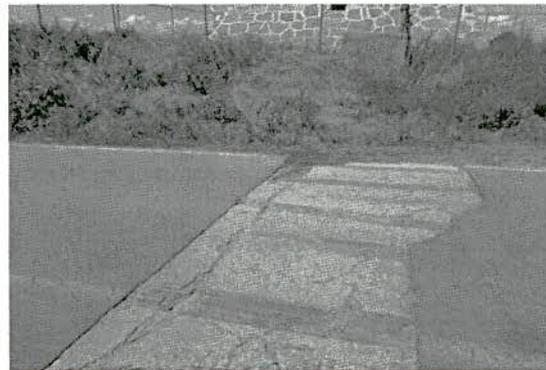


Imagen 8. Deformación Transversal por inestabilidad

Tlaxcala

NOTA TÉCNICA

Fondo:

Programas Regionales

2017



Nombre del Proyecto: Rehabilitación de la carretera Ixtacuixtla de Mariano Matamoros - Nanacamilpa de Mariano Arista el km 14+000 al km 19+500 (Municipios Ixtacuixtla-Españita)

Situación con proyecto (Oferta, demanda e interacción)

<p>Oferta</p>	<p>El proyecto consiste en la rehabilitación de la carretera Ixtacuixtla de Mariano Arista - Nanacamilpa Mariano Matamoros. Ésta tiene una longitud total de 5.500 kilómetros, proponiendo rehabilitar el tramo del km 14+000, en la localidad San Antonio Atotonilco (municipio Ixtacuixtla), hasta su final en el km 19+500, en el municipio de Españita (cerca de la comunidad de Vicente Guerrero), ejecutado en el 2017 y puesto en operación del mismo año.</p> <p>Se contempla la construcción de 38,500 m² de carpeta de concreto asfáltico. Éste incluye un ancho de calzada (y corona) de 7 m y carpeta de 7 cm de espesor y una base de 20 cm, para alojar dos carriles de circulación de 3.50 m (un carril por sentido).</p> <p>Por otro lado, en toda la obra se consideran 16,500 ml de señalética horizontal (11,000 ml de pintura de continua en laterales y 5,500 ml de raya central de 12 cm de ancho en color amarillo; con suministro y colocación de 550 vialetas coble en color Ambar de 10 cm x 10 cm con reflejante en ambas caras). Con respecto a la señalética vertical se incluyen 110 piezas de señalamiento preventivo y restrictivo de perfil estructural y lámina metálica, terminado con papel reflejante grado diamante de 71 x 71 cms.</p> <p>Por último, se construirán (5,880.17 m² de cunetas y 2500 ml de bordillos) en ambos lados. Con esta rehabilitación se logrará un IRI de 3 m/km.</p> <p>Con esto se cuenta con un tipo de terreno con pendientes y se circulará a una velocidad máxima permitida de 80 (km/h), aunque la esperada en promedio solo autos es de 63 (km/h) y el nivel de servicio será de "A" es decir circulación libre y fluida, de acuerdo al Manual de Carreteras de Bañón.</p>
<p>Demanda</p>	<p>La demanda permanecerá sin cambios.</p> <p>La vialidad Ixtacuixtla de Mariano Arista-Españita presentará un tránsito diario promedio anual (TDPA) de 2,670 vehículos, con la siguiente composición: 88% vehículos tipo A (autos), 21% vehículos tipo B (autobuses), y 10% vehículos tipo C (camiones).</p> <p>Los usuarios de este tramo carretero se beneficiaran en ahorro de tiempo. El estado físico de las carreteras se encontrará en estado bueno, con las lluvias no se incurrirá en la existencia de encharcamientos por la construcción de cunetas y algunos bordillos, aunado a que no existirán tantos accidentes por la señalética tanto vertical como horizontal. Se realizó una proyección a 20 años para determinar la demandada de los lugareños, en comparación con los de la situación sin proyecto, se observa constituyen el principal beneficio del proyecto.</p>

Tlaxcala

NOTA TÉCNICA

Fondo:

Programas Regionales

2017



Nombre del Proyecto: Rehabilitación de la carretera Ixtacuixtla de Mariano Matamoros - Nanacamilpa de Mariano Arista el km 14+000 al km 19+500 (Municipios Ixtacuixtla-Españita)

Situación con proyecto (Oferta, demanda e interacción)

Interacción

El rodamiento por parte de los usuarios en la nueva superficie, brindará las mejoras en sus actividades de fluidez vehicular, ya que contando con la señalización horizontal y vertical, permitirá que los usuarios circulen a una velocidad máxima permitida de 80 km/h por el tramo, aunque la esperada solo en autos es de 63 (km/h). Lo anterior, se traducirá en menores tiempos de traslado y en menor desgaste de los vehículos (menores costos de operación), con lo que los CGVs disminuirán, respecto a la situación actual. Al terminar el proyecto se contará con una infraestructura final, funcional y de alto beneficio social.

En particular, la vialidad Nanacamilpa-Españita, disminuye su tiempo de 8.6 minutos a 5.3 minutos. A su vez, con la rehabilitación el nivel de servicio será de tipo A (Circulación libre y fluida).

Adicionalmente, con la construcción de cunetas y bordillos, para conducir el agua pluvial el pavimento de asfalto tendrá una mayor durabilidad y evitará los accidentes provocados por el estancamiento del agua.

Se estima que a lo largo de 20 años de servicio por parte de la carretera, se mantendrá en un nivel aceptable o bueno, lo cual constituye ahorros que es el principal beneficio del proyecto, ya que se observo al hacer las estimaciones el nivel de servicio se mantiene a un nivel aceptable. Los CGV's de los dos tramos son ligeramente menores, cada año, en comparación con los de la situación sin proyecto, esto genera ahorros que, se observa. Se adjunta tabla de especificación de los datos en el archivo de reporte fotográfico de ahorro por viaje del tramo.

Tlaxcala

NOTA TÉCNICA

Fondo: Programas Regionales 2017



el Proyecto: Rehabilitación de la carretera Ixtacuixtla de Mariano Matamoros - Nanacamilpa de Mariano Arista el km 14+000 al km 19+500 (Municipios Ixtacuixtla-

Resultados de la ejecución y beneficios económicos y/o sociales

El principal beneficio se traducirá en forma directa a los usuarios por ahorros en los Costos Generalizados de Viaje: incremento de velocidad en la situación con proyecto (de 40 km/h a 80 km/h) y reducción del tiempo de traslado (de 8.6 minutos a 5.3 minutos). El nivel de servicio social será de tipo A (Circulación libre y fluida).

Lo que incrementa la eficiencia en las actividades económicas y sociales de la región. Al terminar el proyecto se contará con una infraestructura final, funcional y de alto beneficio social. El rodamiento por parte de los usuarios en la nueva superficie, brindará las mejoras en sus actividades cotidianas y de seguridad en evitar accidentes.

En cuanto al número de beneficiarios, se considera que la obra beneficiará de manera directa a 2,624 usuarios. Dicha cifra se estimó al considerar un TPDA de 2,670 con una composición vehicular de 88% tipo A y 2 usuarios por este tipo de vehículo (1,178 automóviles * 2 pasajeros = 2,356 usuarios), 2% tipo B con 13 usuarios para este tipo de vehículo (3 autobuses * 13 pasajeros = 39 usuarios), 10% tipo C con 2 usuarios por este tipo de vehículo (130 camiones * 2 pasajero = 260 usuarios). Con esto se determinó que el propósito principal es realizar el proyecto, que si no se realizará, ya que también influyó a mejorar las condiciones de la carretera, ya que no eran nada ideales contenía con un valor de IRI en 5 y ahora de 3. Para detallar se tomó en cuenta el parámetro de VOC.MEX para el cálculo de CGV's con parámetros para los tres tipos de vehículos (autos-autobuses y camiones), tomados en la publicación técnica No. 407 del Instituto Mexicano del Transporte IMT. Los costos (vehículos, lubricantes, llantas, mano de obra de mantenimiento y tiempo de operarios) se actualizaron en febrero de 2017 (últimos datos disponibles) utilizando índices de precios disponibles publicados por el INEGI y finalmente para valorar el tiempo de los pasajeros se empleó el costo estimado por el Centro de Estudios para la Preparación y Evaluación Socioeconómica de Proyectos (CEPEP) para 2016; cuya fórmula empleada para calcular el beneficio social por ahorros en CGV es el siguiente:

-Costos Generalizados de Viaje en la situación sin proyecto
-Costos Generalizados de Viaje en la situación con proyecto

y el TPDA en el tramo respectivo. En el cual puede apreciarse que con el paso del tiempo, los CGV's en ambos escenarios situación sin proyecto y situación con proyecto, se van incrementando, debido a que el crecimiento de la demanda provoca una reducción gradual de las velocidades promedio. La vida útil u horizonte de la evaluación es a 20 años a partir de su puesta en marcha con la ejecución del proyecto se pretende rehabilitar 5.500 km con carpeta asfáltica, así como la sustitución de servicios existentes en cunetas, bordillos, señalética horizontal y vertical y para finalizar, de acuerdo a lo establecido en el Manual de capacidad de Bureau of Public Roads de Estados Unidos, como parámetro simplificado, una capacidad máxima de 2,000 vehículos/hora por vías de 2 carriles y de 2 sentidos. Al ser una carretera una vía de 1 carril y 2 sentidos, se utiliza un valor máximo de 1,000 vehículos/hora, con lo que tendrá una capacidad para un TDPA máximo de 24,000 vehículos que se mantendrá constante durante todo el horizonte de la evaluación (20 años). Para concluir la descripción de las alternativas de solución como resultados de ejecución atendiendo la problemática descrita en los CGV's elevados por el déficit en el nivel de servicio de la carretera, se definió la ejecución a partir de los siguientes criterios: la viabilidad técnica, la capacidad de solventar la problemática a largo plazo y su viabilidad económica consistiendo en la ejecución del proyecto mediante pavimentación con asfalto, consistiendo en la rehabilitación del tramo a dos sentidos con un ancho de corona 7 m en promedio. Se tendrá un carril por sentido, sin acotamientos. El tramo es de 5.500 y un espesor de 5 cm con las ventajas de permitir mejorar la superficie actual y las velocidades de circulación, generando una mayor seguridad entre los usuarios con un menor costo de inversión.

Número de beneficiario 2624 habitantes

Tlaxcala

NOTA TÉCNICA

Fondo:

Programas Regionales

2017



el Proyecto: Rehabilitación de la carretera Ixtacuixtla de Mariano Matamoros - Nanacamilpa de Mariano Arista el km 14+000 al km 19+500 (Municipios Ixtacuixtla-

Tipo de Proyecto:

Infraestructura en Servicios Básicos

Tipo de Obra:

Carretera con Servicios Básicos

Definición de indicadores (Únicamente seleccionar 3 indicadores)		
Nombre del Indicador	Fórmula	Cuantificación (Únicamente para proyectos mayores a 30 mdp)
Reducción de Costos Generalizados de Viaje	$RCGV = CGV \text{ (Situación actual)} - CGV \text{ (Situación con proyecto)}$	
Reducción de tiempos de traslado	$RTT = TT \text{ (Situación actual)} - TT \text{ (Situación con proyecto)}$	
Incremento en la velocidad de recorrido	$IVR = VR \text{ (Situación actual)} - VR \text{ (Situación con proyecto)}$	
Fuente:		
Mdp-millones de pesos		

Factibilidad del proyecto

Situación legal de la propiedad	
El bien es público	<input checked="" type="checkbox"/> Si
Factibilidad	
Permisos	<input checked="" type="checkbox"/> Manifiesto contar con todos los permisos liberados, vigentes y necesarios para el proyecto, antes de la ejecución de la proyecto

**La entidad federativa, a través del ejecutor, deberá requerir con la debida oportunidad a las instancias federales, estatales o municipales que correspondan, la asesoría técnica, autorizaciones o permisos que resulten necesarios para la realización del presente proyecto.

Tlaxcala

NOTA TÉCNICA

Fondo:

Programas Regionales

2017



o: Rehabilitación de la carretera Ixtacuixtla de Mariano Matamoros - Nanacamilpa de Mariano Arista el km 14+000 al km 19+500 (Municipios

Factibilidad		
Proyecto Viales		
Se cuenta con derecho de vía	<input checked="" type="checkbox"/> Si	
Servicio básico	<input checked="" type="checkbox"/> Si	Me doy por enterado que para el presente proyecto de infraestructura vial, en cuyo caso el presupuesto no complete la instalación de servicios básicos de alcantarillado, drenaje, red de agua potable y electrificación, el costo de estos trabajos será aportación de la entidad federativa o municipio, comptometiéndose éstos a que dicha infraestructura, se encuentre integrada y en funcionamiento al finalizar el presente proyecto.
Permisos	<input checked="" type="checkbox"/> Si	Manifiesto contar con todos los permisos liberados, vigentes y necesarios para la correcta ejecución del proyecto. **
**La entidad federativa, a través del ejecutor, deberá requerir con la debida oportunidad a las instancias federales, estatales o municipales que correspondan, la asesoría técnica, autorizaciones y permisos que resulten necesario para la realización del presente proyecto		
Otras consideraciones relevantes del proyecto		
<p>El proyecto cuenta con todos los elementos de factibilidad para su puesta en marcha. Asimismo, se manifiesta que se cuenta con todos los permisos liberados, vigentes y necesarios para la correcta ejecución conforme al proyecto ejecutivo definido para dicha obra. Se encuentra en un predio urbano, fuera de ecosistemas frágiles, Áreas Naturales Protegidas y regiones consideradas prioritarias por su biodiversidad. Así como no realizará obra civil en zona federal, no implica la remoción de vegetación arbórea, la afectación del hábitat de especies incluidas en alguna categoría de protección o la limitación del libre tránsito de especies naturales locales o migratorias, por lo que dicha obra no requiere autorización en materia de Impacto Ambiental de la SEMARNAT para la ejecución del proyecto. Es considerada vía pública establecido en el art 128 de la Ley de Ordenamiento Territorial para el Estado de Tlaxcala publicado en el Diario Oficial del Estado el 4 de junio de 2013. Por último, en apego al Código Financiero para el Estado de Tlaxcala y sus Municipios Artículo 251 señala: Las políticas, estrategias, objetivos y metas del desarrollo, que se determinen con base en el proceso de planeación, estarán contenidas en un documento "Plan Estatal de Desarrollo"</p>		

Tlaxcala

NOTA TÉCNICA

Fondo:

Programas Regionales

2017



el Proyecto: Rehabilitación de la carretera Ixtacuixtla de Mariano Matamoros - Nanacamilpa de Mariano Arista el km 14+000 al km 19+500 (Municipios Ixtacuixtla-

Análisis de Alternativas (Únicamente para proyectos mayores a 30 mdp y hasta 50 mdp). Adjuntar electrónicamente el archivo CAE.xls (Memoria de Cálculo del Costo Anual Equivalente)

Justificación de la alternativa seleccionada

Dado el monto del proyecto (21 mdp), es menor de 30mdp, no es necesario incluir información en este apartado.

Tlaxcala**NOTA TÉCNICA****Fondo:**

Programas Regionales

2017

Fecha:	08/01/2018
DECLARATORIA	
Nombre del proyecto:	Rehabilitación de la carretera Ixtacuixtla de Mariano Matamoros - Nanacamilpa de Mariano Arista el km 14+000 al km 19+500 (Municipios Ixtacuixtla-Españita)
Monto:	21,000,000.00
Entidad Federativa:	Tlaxcala
Municipio (s):	Ixtacuixtla de Mariano Matamoros y Españita
<p>Bajo protesta de decir verdad, declaro que toda la información contenida en la presente Nota Técnica corresponde fehacientemente con la situación acontecida en el municipio (s) y localidad (es) citado en la presente. Asimismo, se expresa el compromiso de la entidad federativa y de la instancia ejecutora, de acreditar y demostrar ante los órganos de control y fiscalización federales y locales facultados, según su ámbito de competencia en términos de las disposiciones legales aplicables, que los recursos federales en referencia serán aplicados conforme a lo descrito en este documento, acreditando documentalmente el desarrollo y finalización oportuna de la obra. Asimismo, declaro no estar gestionando y/o haber recibido recursos para los fines específicos aquí solicitados, a otras instancias del gobierno federal, estatal o municipal, ni tampoco en ejercicios fiscales anteriores. Estos recursos son federales y no pierden su naturaleza, por lo que deberán ser ejercidos bajo los principios de control, transparencia y rendición de cuentas aplicables a los recursos públicos federales así como a lo dispuesto en la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, su Reglamento, y las demás disposiciones jurídicas aplicables.</p>	
Firma	
Nombre:	C.P. ROMAN MUÑOZ CALVA
Cargo:	DIRECTOR DE COORDINACIÓN HACENDARIA Y CONTABILIDAD GUBERNAMENTAL
Tels:	46 50 900 EXT 1331
Correo electrónico:	roman_munozc@finanzastlax.gob.mx