



Identificación del proyecto o programa			
Nombre	Municipio	Localidad	Folio S.I.M.O.N.
Conservación y obras complementarias de la carretera Ruíz- Zacatecas, tramo Ruíz a San Pedro Ixcatán en el estado de Nayarit. (Primera etapa).	Ruiz	Ruiz	2026010076
Unidad responsable		Datos del administrador	
DIRECCIÓN GENERAL DE PLANEACION Y CONTROL PRESUPUESTAL	Nombre	ALEJANDRO ZEPEDA HUERTA	
	Cargo	Director General de Planeación y Control Presupuestal	
	Teléfono	311-129-6800 Ext. 6842	
	Correo electrónico	dirplanycntrolpres.infra@nayarit.gob.mx	
Alineación PED		Tipo de programa o proyecto	
ALINEACION PLAN ESTATAL DE DESARROLLO (PED) 2021-2027	Programa	Proyecto	
Eje Rector ER3: "Desarrollo regional sostenible para el bienestar" Impulsar la conectividad y el crecimiento equilibrado de las regiones del estado, a partir de su vocación natural y aptitud, aprovechando sosteniblemente sus recursos, para disminuir la pobreza en todas sus expresiones, creando infraestructuras estratégicas y de movilidad que detonen desarrollo y crecimiento ordenando del territorio, servicios públicos de calidad y mejores espacios para vivir en sana convivencia, respetando y conservando el medio ambiente. Eje General ER 3-9: Movilidad Desarrollar una red intermodal de comunicaciones y transportes que contemple las características de accesibilidad, sostenibilidad y modernidad, que apoye la visión de desarrollo regional con infraestructura que promueva la movilidad activa, la cultura vial y contribuya a la reducción de emisiones contaminantes a través de la conexión entre personas, bienes y servicios.	<i>Programa de adquisiciones</i> <i>Programas de mantenimiento</i> <i>Programas de adquisición de protección civil</i> <i>Programas de mantenimiento de protección civil</i> <i>Estudios de pre inversión</i> <i>Programa ambiental</i> <i>Otros programas de inversión</i>	<u><i>Proyectos de infraestructura económica</i></u> <i>Proyectos de infraestructura social</i> <i>Proyectos de infraestructura gubernamental</i> <i>Proyectos inmuebles</i> <i>Otros proyectos de inversión</i>	



Objetivo General ER3-9.2: Objetivo General

Programa para la estructuración de una Red de Carreteras Troncales (RET-Nayarit) orientados a resolver la disfuncionalidad del tránsito y los flujos vehiculares.

Estrategia Vinculante ER3-9.2.1:

Revisar, supervisar, autorizar y verificar los proyectos ejecutivos de ampliación, adecuación, mejoramiento y rehabilitación de las carreteras federales, estatales, caminos rurales, troncales y alimentadores

Indicador estratégico

Variación porcentual de kilómetros construidos y rehabilitados.

Apertura Programática (Programa, Subprograma e inciso)

PROGRAMA:UC.- CARRETERAS ESTATALES

SUBPROGRAMA:04) CONSERVACIÓN

INCISO: A) CARRETERAS ALIMENTADORAS

Programa Presupuestal

K-116-05: Ejecución de proyectos de infraestructura para la movilidad carretera.

Análisis de la situación actual

La carretera de Ruiz a San Pedro Ixcátán (tramo de la carretera Ruiz–Zacatecas, en Nayarit) ha sido durante años una vía en muy mal estado debido al abandono y falta de mantenimiento prolongado, descrito por los habitantes como una vía que representaba un riesgo constante para quienes la transitan.

Estado físico principal:

Carpeta asfáltica muy deteriorada: La superficie del pavimento está fuertemente dañada por años sin mantenimiento adecuado. Gran parte del tramo presenta baches profundos y numerosos, hundimientos y tramos donde el asfalto prácticamente ha desaparecido, dejando solo grava, tierra o material suelto.

Tramos críticos: Específicamente se mencionaban secciones como del Venado al Tenamache (y zonas cercanas como el cruce al Zopilote), donde el camino está en condiciones extremas desde hace más de 4 años (es decir, al menos desde 2020-2021). En algunos puntos solo quedaba un carril funcional o el camino se reducía a caminos de tierra improvisados, con agujeros grandes que obligaban a maniobras peligrosas.

Falta de señalización y drenaje: Casi nula señalización horizontal y vertical, cunetas obstruidas o inexistentes, lo que agravaba el problema en temporada de lluvias (formación de charcos profundos y más erosión).

Otros daños: Presencia de derrumbes menores, vegetación invadiendo la vía y, en general, un aspecto de “carretera destruida” o en ruinas en varios segmentos, especialmente en la zona serrana.

Impacto en los traslados:

Velocidad muy baja y tiempos largos: Los conductores tienen que circular a paso lento (a veces a 10-20 km/h en los peores tramos) para evitar dañar vehículos o sufrir accidentes, duplicando o triplicando el tiempo normal de recorrido.

Daños a vehículos: Alto riesgo de llantas reventadas, suspensiones rotas, alineaciones deshechas y averías mecánicas frecuentes, lo que encarece enormemente el mantenimiento de autos, camionetas y transporte público o de carga.

Riesgos de seguridad: Posibilidad de volcaduras, caídas a barrancos y accidentes por baches ocultos o falta de visibilidad. Es considerada una de las carreteras más peligrosas de la región serrana de Nayarit.



Afectaciones a la población: Dificulta el traslado diario de habitantes de comunidades serranas y pueblos originarios (acceso a salud, escuelas, mercados). También encarece el transporte de productos agrícolas y mercancías, afectando la economía local. En época de lluvias el problema se agravaba notablemente, llegando incluso a incomunicar parcialmente algunas zonas.

Análisis de la situación con proyecto

Con la renovación de la carpeta asfáltica deteriorada, se obtendrá una vialidad con mayor seguridad vial.

La vía, que antes representaba un riesgo constante por baches profundos, falta de señalización y deterioro general, dejará de ser un peligro diario:

Impacto en seguridad.-

Seguridad vial: La nueva carpeta asfáltica (5 cm), muros de contención, señalización y limpieza de cunetas reducirán drásticamente accidentes por volcaduras, llantas reventadas o maniobras evasivas. Los traslados serán más seguros y predecibles, eliminando la necesidad de circular a baja velocidad en condiciones extremas.

Seguridad integral y respuesta a emergencias: Una carretera en buen estado permitirá mayor presencia institucional, respuesta más rápida de autoridades y evacuaciones eficientes en caso de emergencias.

Reducción de riesgos diarios: Familias de comunidades serranas ya no enfrentarán la incertidumbre de viajes peligrosos, especialmente en temporada de lluvias o de noche.

Impacto Económico.-

Reducción de costos de transporte: Menos daños a vehículos (suspensiones, llantas, averías) y tiempos de recorrido más cortos significan un ahorro directo para transportistas, productores agrícolas y familias. Antes, el mal estado encarecía enormemente el traslado de mercancías; ahora se optimizará la cadena de suministro.

Impulso al desarrollo económico y cierre de brechas: Se busca detonar el desarrollo económico en una región con rezagos históricos. Mejora la conectividad con Ruiz y el resto del estado, facilitando el comercio de productos de la sierra (agricultura, ganadería) y atrayendo posibles inversiones o turismo rural.

Generación de empleo: A largo plazo, una mejor infraestructura atrae más actividad económica y reduce la desigualdad entre zonas urbanas y serranas.

Eficiencia general: Menores tiempos de traslado permiten mayor productividad (más viajes diarios, mejor distribución de bienes) y abaratan los precios locales de productos y servicios.

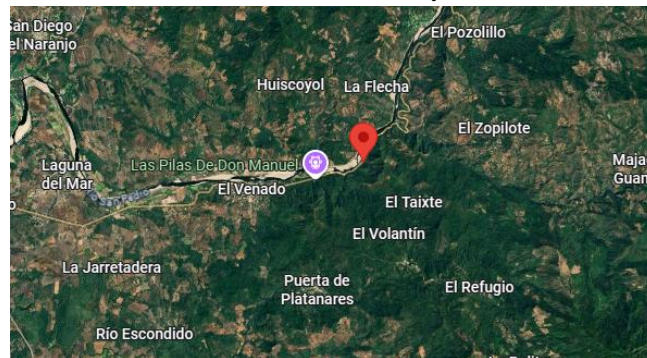
Impacto Social.-

Acceso a servicios básicos: Facilita el traslado a centros de salud, escuelas y trámites gubernamentales para decenas de comunidades y cientos/miles de familias (muchas de pueblos originarios). Ya que el deterioro limita el acceso; ahora se garantiza mayor inclusión y calidad de vida.

Mejora de la calidad de vida: "Dignificar estos caminos también es mejorar la calidad de vida de las familias que dependen de ellos". Reduce el aislamiento, la frustración diaria y el estrés de los traslados riesgosos.

En conclusión, la rehabilitación no solo resuelve un problema vial, sino que actúa como catalizador de desarrollo: mayor seguridad vial y pública, impulso económico mediante menores costos y mayor conectividad, y mejora social en el bienestar de las comunidades serranas.

Geolocalización: 21°57'07.28"N/104°58'15.22"O





Año base	Monto total de Inversión
2026	\$45,005,425.97
Fecha de inicio de la etapa de inversión	Fecha de término de la etapa de inversión
23/02/2026	01/08/2026
Factibilidad del programa o proyecto de inversión	
Factibilidad Legal:	
El bien es público. Se cuenta con derecho de vía. Se manifiesta contar con todos los permisos liberados, vigentes y necesarios para la correcta ejecución del proyecto. Reglamento para el uso y aprovechamiento del derecho de vía de carreteras estatales y zonas laterales. ARTICULO 3.- Para los efectos de este ordenamiento, se entenderá por: XIV. Derecho de Vía. Franja de terreno de restricción federal o estatal que corre paralela a ambos lados de una vía de comunicación y que se requiere para la construcción, conservación, ampliación, protección y en General para el uso adecuado de la vía de comunicación	
Factibilidad técnica:	
La Secretaria de Infraestructura está facultada para realizar trabajos en todas aquellas vialidades que le competen, así como de llevar acabo procesos de licitación de la obra; el departamento de concurso de la Secretaria de Infraestructura, considera si las empresas interesadas cuentan con el recurso, herramienta, Conocimiento, habilidades y experiencia para llevar a cabo el proceso de construcción; de no ser así se debe considerar una nueva licitación de curso de obra.	
Factibilidad económica:	
Se consideró realizar el proyecto debido a que la vialidad requería ya de un cambio a beneficio de la población por las condiciones en las que se encontraba; Se cuenta con la disponibilidad financiera el cual se realizara con RECURSO Federal, Aportaciones Federales para Entidades Federativas y Municipios, (08 - FAFEF).	
Factibilidad antropológica y/o ambiental:	
El proyecto que se pretende realizar no afectara el trazo simétrico de la vialidad ya que los trabajos serán construidos en lo ya impactado.	
Factibilidad social:	
La sociedad beneficiada será alrededor de 17,641 habitantes de las localidades de Ruiz, San Lorenzo, El Venado, Pozolillo y San Pedro Ixcatán principalmente, mismos que aceptaran el proyecto, ya que contarán con una mejor vialidad, además que esto los lleva a generar menos gastos de mantenimiento a sus medios de transporte y servicios básicos nuevos. No se cuenta con solicitud de obra de la localidad sin embargo, forma parte de los objetivos de desarrollo del plan estatal transversales a los ejes de desarrollo del plan nacional, mismos que se priorizan en las giras de trabajo del ejecutivo.	
Calendario fiscal e inversión	
Ejercicio fiscal	Inversión \$
2026	\$45,005,425.97
	\$
Total:	\$45,005,425.97



Costos y gastos asociados	
Operación y mantenimiento	Otros (no asociados)
(\$0.00)	(\$0.00)
Costo total del PPI: \$45,005,425.97	
Federal / %	\$45,005,425.97 100%
Estatad / %	
Municipal / %	
Otra fuente de financiamiento / %	
Metas físicas	
33.249 kilómetros	
17,641 personas	
Beneficios esperados:	
Se contara con una vialidad en perfecto estado físico. Se aumenta las velocidades de circulación. Disminución en tiempo de traslado de bienes servicios y personas así como la seguridad. Disminución de los costos generales de viaje (CGV).	
Rango de inversión	
De 1 millón de UDIS hasta 10 millones de UDIS	
Superior a 10 millones de UDIS (Continuar llenando el apartado siguiente)	
Indicadores de rentabilidad (Consultar Lineamientos Costo Beneficio/Eficiencia)	
VPN (Valor presente neto):	
TIR ((Tasa interna de Retorno):	
CAE (Costo Anual Equivalente):	
TRI (Tasa de rendimiento Inmediata):	

C. ALEJANDRO ZEPEDA HUERTA
DIRECTOR GENERAL DE PLANEACIÓN Y CONTROL PRESUPUESTAL