

RESUMEN EJECUTIVO

En respuesta a la solicitud planteada por el Gobierno del Estado de Chihuahua, fue elaborado por el Centro de Estudios para la Preparación y Evaluación Socioeconómica de Proyectos (CEPEP), un estudio al nivel de perfil de la Evaluación Socioeconómica del proyecto de construcción del Libramiento Norte - Sur para la ciudad de Chihuahua.

En la actualidad la mayoría de los vehículos que cruzan la ciudad de Chihuahua en el sentido norte - sur, lo hacen a través del periférico Lombardo Toledano. Este periférico cuenta con características urbanas en la mayoría de sus 28 kms. de longitud, lo que implica la mezcla del tránsito de tipo urbano con el de largo itinerario, ocasionando un incremento en los costos de circulación de estos vehículos ya que se les obliga a transitar en condiciones urbanas.

A fin de contribuir a la solución de este problema el Gobierno del Estado promueve la construcción de un libramiento carretero para disminuir los costos generalizados de viaje de los usuarios de largo itinerario del periférico Lombardo Toledano. El proyecto propuesto consiste en la construcción de una autopista de 4 carriles y 30 kilómetros de longitud, la cual requiere de una inversión aproximada de 230 millones. Con el fin de conocer la conveniencia de invertir recursos en este proyecto, el Gobierno del Estado encargó su evaluación socioeconómica al CEPEP.

La evaluación social fue realizada con información obtenida en terreno, así como alguna otra proporcionada por la Dirección de Comunicaciones y Obras Públicas del Estado de Chihuahua y la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

La evaluación consistió en establecer los flujos de costos y beneficios sociales atribuibles al proyecto a fin de determinar su momento óptimo de entrada en operación. Los costos considerados corresponden al diferencial de inversión y mantenimiento entre las situaciones sin y con proyecto. Los beneficios son los derivados de la disminución en los costos generalizados de viaje de los vehículos que harán uso del libramiento.

Para calcular los costos generalizados de viaje, se utilizó el modelo VOC-MEX. Este es un modelo computacional desarrollado por el Banco Mundial y fue adaptado y calibrado para México por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Los cálculos fueron complementados con visitas de campo para determinar los flujos vehiculares de la red vial relevante, así como sus características y posible reasignación vehicular a la vía del proyecto. El trabajo de campo también incluyó la realización de una encuesta origen destino y aforos direccionales en los cruceros semaforizados de la red vial relevante.

De la información obtenida en terreno se llegó a establecer que el Periférico Lombardo Toledano presenta en la actualidad algunos problemas vehiculares, sin embargo, éstos se verían disminuidos con un mantenimiento de las vías, la colocación de algunos pasos peatonales y sincronización de semáforos. Asimismo, se estableció que la mayor parte del tránsito que utiliza este periférico, es tránsito local, es decir, son vehículos que tienen como origen y destino la ciudad de Chihuahua.

En la evaluación social de este proyecto se estableció que el beneficio neto del primer año de operación era del orden de los 3.7 millones, mientras que el costo de oportunidad de inversión para ese año es de 39.5 millones. Estas cifras indican que el momento óptimo de entrada en operación del proyecto está aún lejano. Se realizaron cálculos preliminares llegándose a estimar que se requiere se desvíen alrededor de 5,500 vehículos para que el proyecto sea rentable.

Debido a que este proyecto resultó no rentable, se evaluó otra alternativa consistente en la construcción del libramiento con únicamente dos carriles de circulación (uno por sentido), manteniendo los flujos vehiculares. Se estimó un beneficio social neto de 2.8 millones para el primer año y un costo de oportunidad de inversión de 22.8 millones. Asimismo se estimó que se requiere de aproximadamente 4,000 vehículos para que esta alternativa de proyecto resulte rentable.

A fin de contribuir a la disminución de los costos generalizados de viaje de los usuarios del periférico Lombardo Toledano se plantearon y evaluaron algunas medidas de optimización como fueron la construcción de un distribuidor vial y la rehabilitación de un tramo del periférico.

Se propone la construcción de un distribuidor vial tipo trébol de cuatro hojas en el cruce semaforizado más conflictivo del periférico Lombardo Toledano, éste es en la intersección de las avenidas Homero, Tecnológico y Periférico de la Juventud. Los resultados de la evaluación de esta alternativa establecen un beneficio neto de 3.6 millones para el primer año, estimándose un costo de oportunidad de inversión de 3.3 millones. Estas cifras indican que esta alternativa de proyecto es rentable.

Por otra parte, se analizó la alternativa de mejoramiento de la superficie de rodamiento en el tramo comprendido entre el Boulevard Juan Pablo II hasta el cruce con la Av. Juan Escutia. Se llegaron a estimar beneficios del orden de los 7.4 millones para el primer año y un costo de oportunidad de la inversión de 5.2 millones.

En resumen se puede concluir que, dados los reducidos flujos vehiculares que se estima circularían por el Libramiento Norte - Sur, el proyecto no resulta rentable para las alternativas dos y cuatro carriles, por lo que es conveniente para el Gobierno del Estado de Chihuahua postergar la inversión.

No obstante que la evaluación de las alternativas de construcción de un distribuidor vial y rehabilitación del pavimento determinó que son proyectos socialmente rentables, se recomienda su ejecución en la medida que se cuente con los estudios de costos que afinen los valores de inversión para ambos casos.