

CAPÍTULO III

SITUACIÓN CON PROYECTO

Para efectos de la evaluación privada y social, hemos distinguido proyectos independientes que deben ser evaluados separadamente en función de sus propios beneficios y costos.

El presente estudio se compone de cinco proyectos cuya separabilidad, descripción, identificación de beneficios y costos hemos definido como situación con proyecto, los cuales se mencionan a continuación.

3.1 Proyecto N°1: conclusión de libramiento ferroviario

Este proyecto, consiste en la conclusión e incorporación definitiva del libramiento ferroviario en sus tramos que faltan por construir y rehabilitar (ver figura N° 3.1 y detalle N° 1).

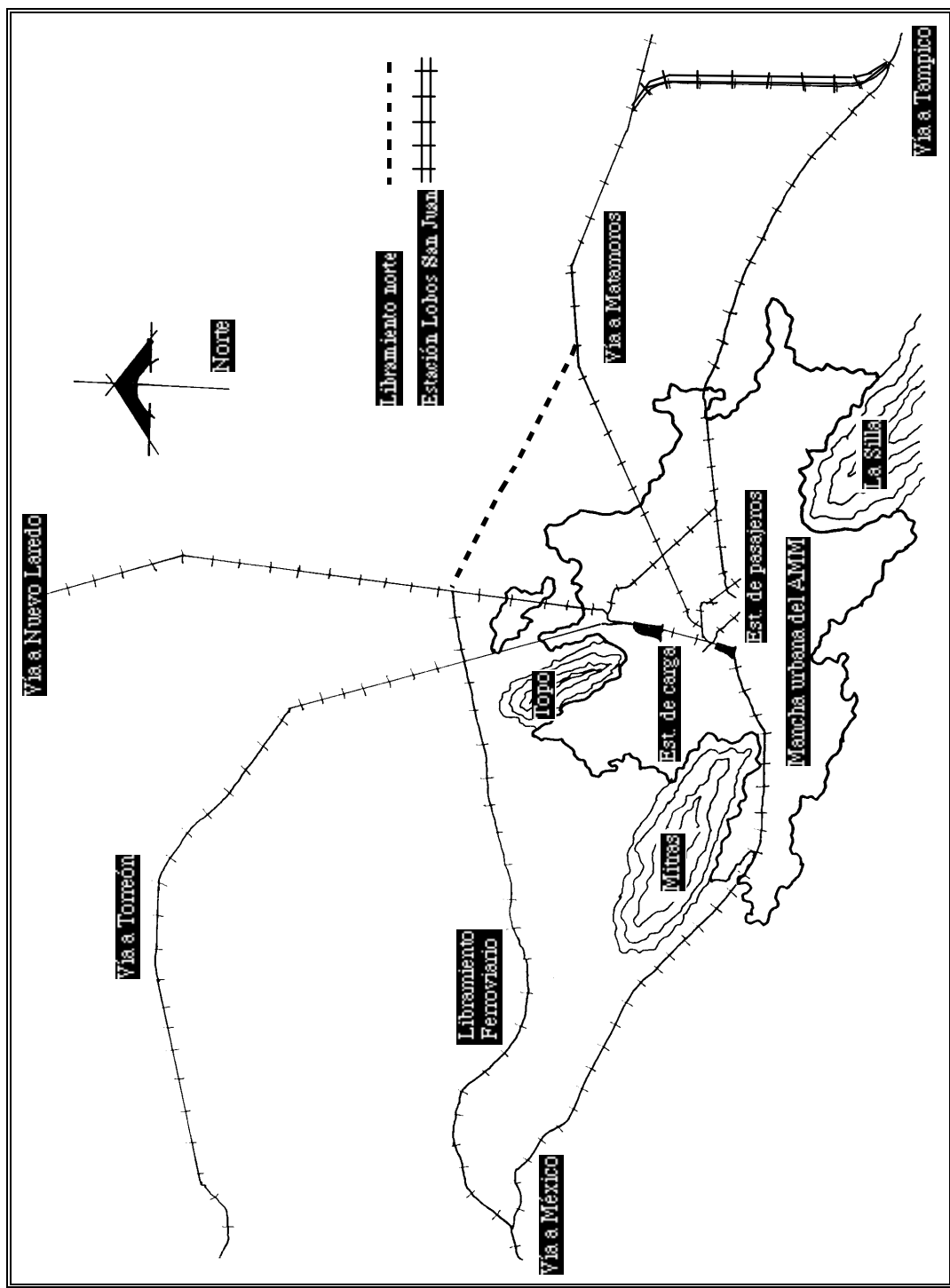
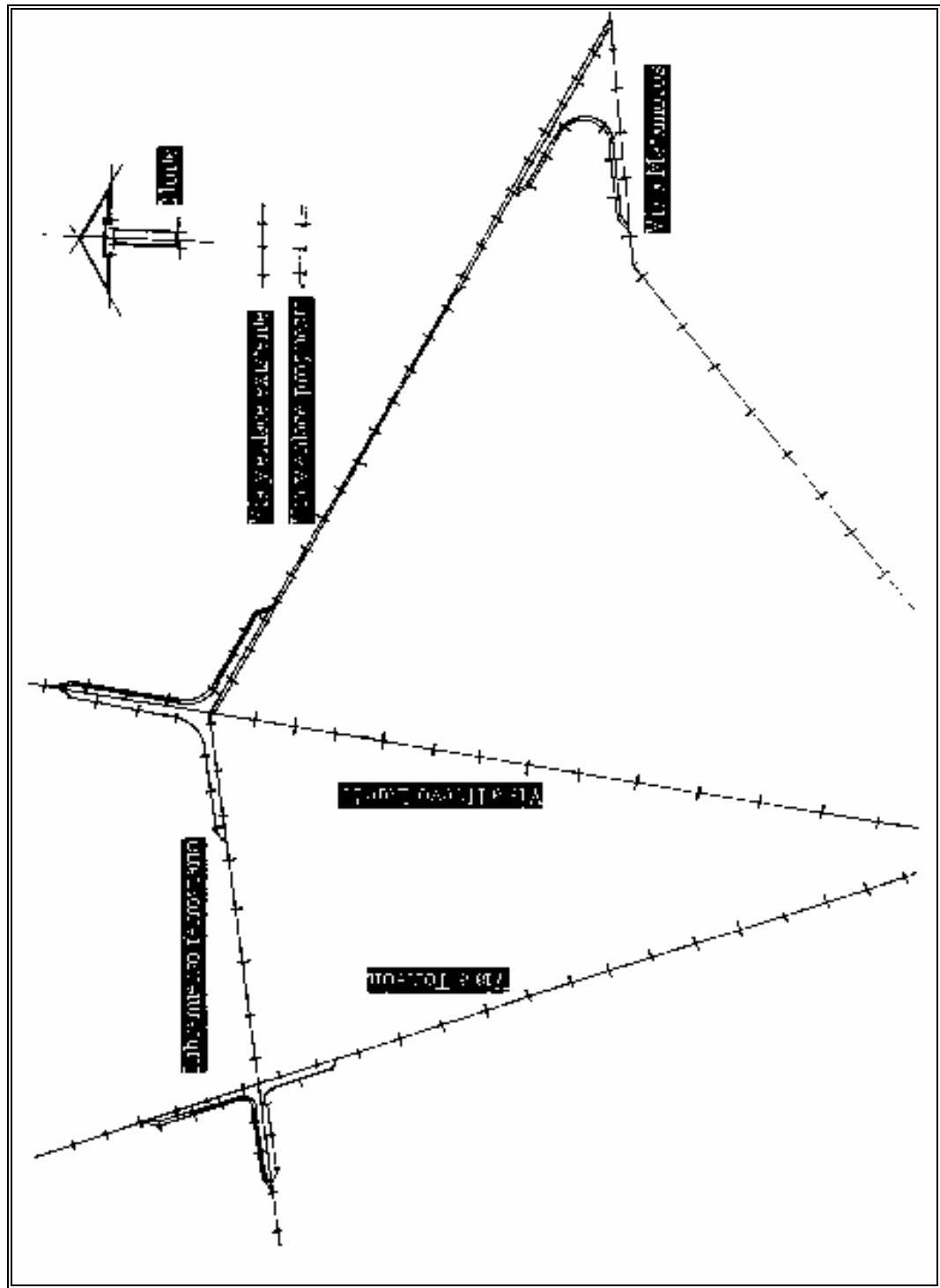


Figura N° 3.1 Conclusión del libramiento ferroviario



Detalle N° 1 Localización de enlaces

Las características específicas del libramiento ferroviario nos permiten identificar tres tramos, de los cuales, dos se encuentran sin concluir y únicamente uno está en operación. Los dos tramos pendientes de incorporarse son descritos a continuación:

El primer tramo, es el que hace conexión con la vía a Nuevo Laredo y la vía a Matamoros, denominado libramiento norte (20 km.), requiere para su terminación la construcción de terracerías y estructuras, armado y tendido de vías, construcción de un puente ferroviario, modificación de torres de alta tensión y construcción de tres enlaces y líneas de telecomunicación.

El segundo tramo, localizado en la conexión de la vía a Matamoros y la vía a Tampico, denominado Estación Lobos - San Juan (16 km.), requiere para operar de rehabilitación de terracerías, armado y tendido de vías, construcción de dos enlaces de 2 km. cada uno, para que conecten correctamente dichas vías y construcción de líneas de telecomunicación.

Sólo quedaría sin variar un sólo cruce crítico situado sobre la vía a Nuevo Laredo del tráfico externo (Ver Cuadro No. 3.1).

Cuadro N° 3.1 Tráfico ferroviario por vía y cruce crítico al año 1999.

Cruce crítico	Sin proyecto	Proyecto N° 1	Tráfico
VÍA MÉXICO			
1. Ave. Manuel Ordóñez	13	13	Interno
2. Ave. Cuauhtémoc	2,899	2,899	Interno
3. Ave. Corregidora	3,088	3,088	Interno
4. Ave. Gonzalitos	3,088	3,088	Interno
5. Ave. Simón Bolívar	3,088	3,088	Interno
6. Ave. Venustiano Carranza	3,088	3,088	Interno
7. Ave. José Ma. Luis Mora	3,088	3,088	Interno
8. Ave. Ruiz Cortínes	-----	-----	-----
21. Ave. Bernardo Reyes	3	3	Interno
24. Ave. Miguel Nieto	3	3	Interno
25. Ave. Alfonso Reyes	-----	-----	-----
VÍA A NUEVO LAREDO			
28. Ave. Sendero Norte	1,494	7,392	Externo
VÍA MATAMOROS			
12. Ave. Diego Díaz de B.	4,473	965	Externo
14. Ave. de la Juventud	4,473	965	Externo
15. Ave. Nogalar Sur	4,473	965	Externo
16. Ave. República Mexicana	4,473	965	Externo
17. Ave. Los Ángeles	4,473	965	Externo
18. Ave. Guerrero	4,473	965	Externo
19. Ave. Universidad	4,473	965	Externo
20. Ave. Manuel L. Barragán	4,473	965	Externo
VÍA TAMPICO			
9. Ave. Central	3,168	826	Externo
10. Ave. Jorge A. Treviño	3,168	826	Externo
11. Ave. San Nicolás	3,168	826	Externo
13. Ave. Diego Díaz de B.	3,168	826	Externo
22. Ave. Vicente Guerrero	98	98	Interno
23. Ave. Ruiz Cortínes	93	93	Interno
26. Ave. Félix U. Gómez	58	58	Interno
27. Ave. Churubusco	523	523	Interno
29. Ave. Progreso	35	35	Interno

FUENTE: Elaboración propia en base a datos proporcionados por FNM.

3.2 Proyecto N° 2: reubicación de la estación de carga al norte del AMM

3.2.1 Descripción General

En la figura N° 3.2 se puede apreciar que la reubicación propuesta para las dos estaciones, es el municipio de Salinas Victoria, situada a 20 km. al norte de su actual localización. Se consideró este terreno por las características topográficas, ya que su desnivel no es mayor de 5%, y satisface las necesidades técnicas y de operación, requeridas por FNM.

El área propuesta para la reubicación de la estación se localiza entre las vías a Torreón y a Nuevo Laredo. Cabe mencionar que a principios del año 1979 se elaboró un análisis de tres ubicaciones probables de la nueva estación, apoyadas en el libramiento norte de Monterrey.³

La localización propuesta para la nueva estación de carga, se ubica, al norte del AMM, entre las vías a Nuevo Laredo y Torreón, y cercana al desvío Salinas Victoria - Chipinque (aproximadamente 4 km. al norte del libramiento ferroviario) (ver figura 3.2).

En esta situación con proyecto (C/P), la nueva estación de carga sería reestructurada en relación a lo que tiene de construcción y equipamiento en la situación actual (S/P), adaptándola a los requerimientos solicitados por FNM, con lo que disminuirían sus superficies de construcción sin demeritar los servicios que actualmente presta y con igual longitud de vías en sus patios. En cuanto a las condiciones de su nuevo patio, se contemplan vías con balasto y con riel de calibre de 136 lb/yd. Este proyecto contempla una superficie de 109.1 has.

3 Subdirección General de Infraestructura y Telecomunicaciones de FNM.

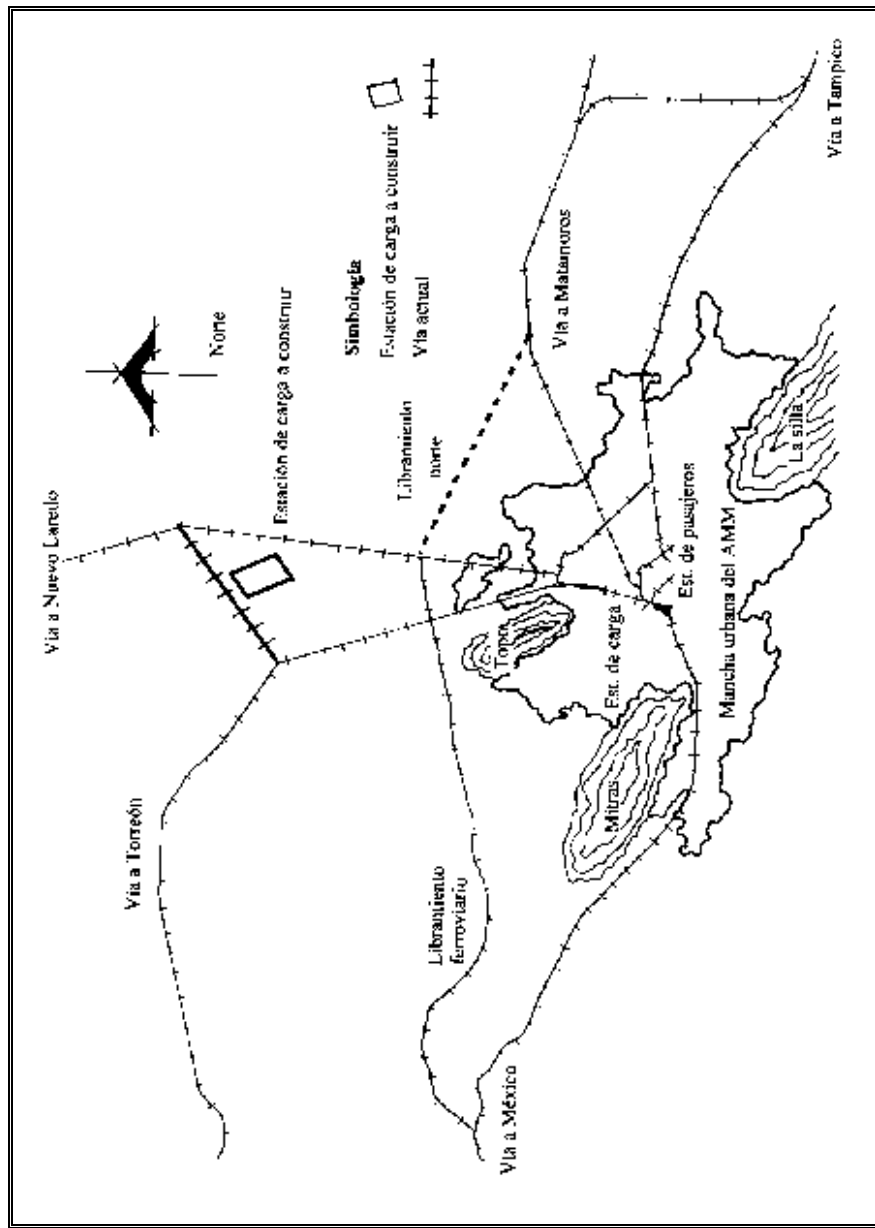


Figura N° 3.2: Reubicación de la estación de carga al norte del AMM

3.2.2 Red ferroviaria y servicio

Al reasignar el tráfico ferroviario de carga en el AMM, el tráfico interno y el de pasajeros queda igual, modificándose únicamente el tráfico externo, de tal manera que los trenes que atraviesan el AMM por las vías a México, Torreón y Nuevo Laredo, dejarían de hacerlo, debido a que al reubicar la estación de carga fuera del AMM, circularía dicho tráfico por el libramiento ferroviario que está en operación.

3.2.3 Incremento al valor del terreno

La reubicación de la estación de carga se justifica por el ingreso obtenido del diferencial del valor del suelo, ya que el valor de los terrenos en las actuales instalaciones es de N\$ 450/m² y el de los terrenos propuestos, para las nuevas instalaciones, de N\$ 10/m².

Con el cambio de uso de suelo recibirían un incremento de valor los terrenos aledaños a la estación de carga actual, que se encuentran ubicados en un radio de 600 m., divididos en dos franjas de 300 m. cada una. La primera se le calcula un incremento de su valor en el primer año del 30%, mientras que en la segunda se incrementaría en 15%. Durante los 10 años siguientes, la primera franja se incrementará en un 5% anual, y 2.5% la segunda franja debido al proyecto. El patrimonio de la Universidad Autónoma de Nuevo León no se monetiza (ver figura N° 3.3).

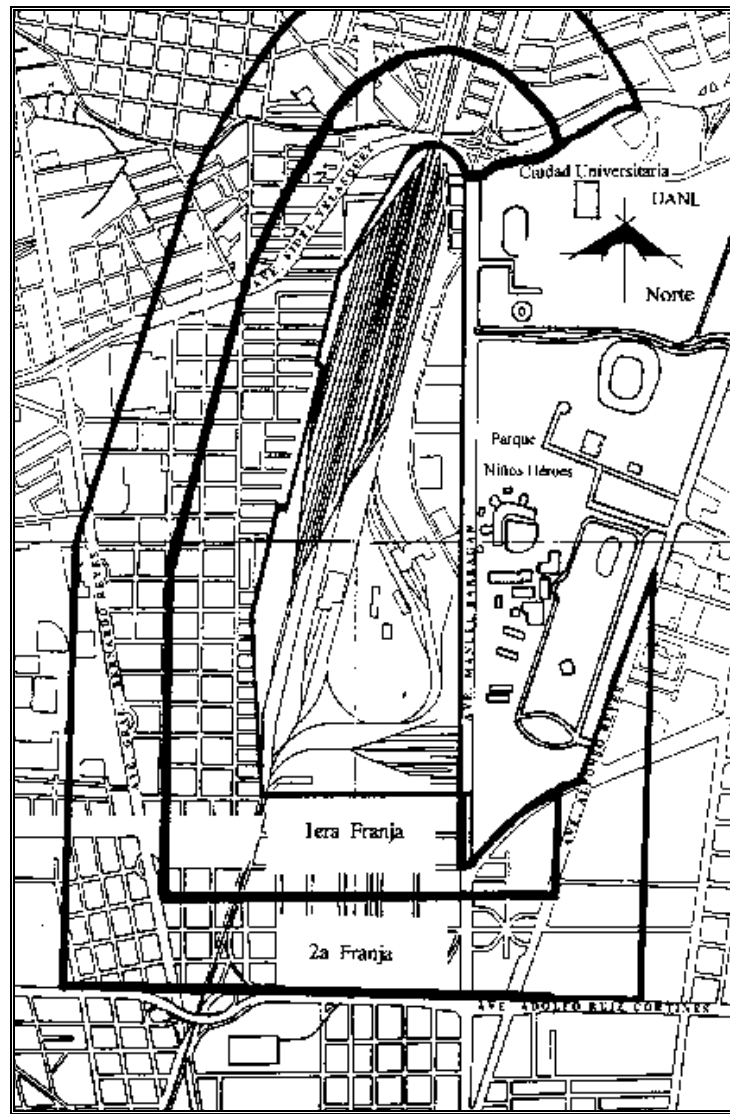


Figura N° 3.3 Incremento del valor del suelo en el área de influencia de la estación de carga

3.3 Proyecto N° 3: reubicación de estación de carga al norte del AMM y conclusión del libramiento ferroviario

Este proyecto consiste en la reubicación de la estación de carga fuera del AMM, hacia el norte e incluye la terminación del libramiento ferroviario, lo que equivale a la unión del proyecto N° 1 y del proyecto N° 2, atribuyéndole los beneficios y costos correspondientes a cada uno.

3.4 Proyecto N° 4: reubicación de estación de pasajeros al norte del AMM

3.4.1 Descripción General

Este proyecto contempla la reubicación de la estación de pasajeros fuera del AMM hacia el norte, así como una reestructuración de sus instalaciones a fin de disminuir sus 20,400 m² de construcción debido principalmente a la cancelación de corridas y del servicio express. Así mismo, se dejará una franja de 30 m. como derecho de paso con una sola vía. El proyecto contempla una superficie de 15.5 has.

3.4.2 Red ferroviaria y servicio

Al reasignar el tráfico ferroviario de pasajeros del AMM, los trenes que entran y salen por las vías a México, Torreón y Nuevo Laredo se reduce a cero, debido a que circularán por el libramiento ferroviario, esto no sucederá en las vías a Matamoros y a Tampico que no se modifican.

3.4.3 Incremento del valor del suelo

La reubicación de la estación de pasajeros tendrá los mismos precios en sus terrenos, y los incrementos en valor de los terrenos aledaños atribuidos al proyecto N° 2 (ver figura N° 3.4).

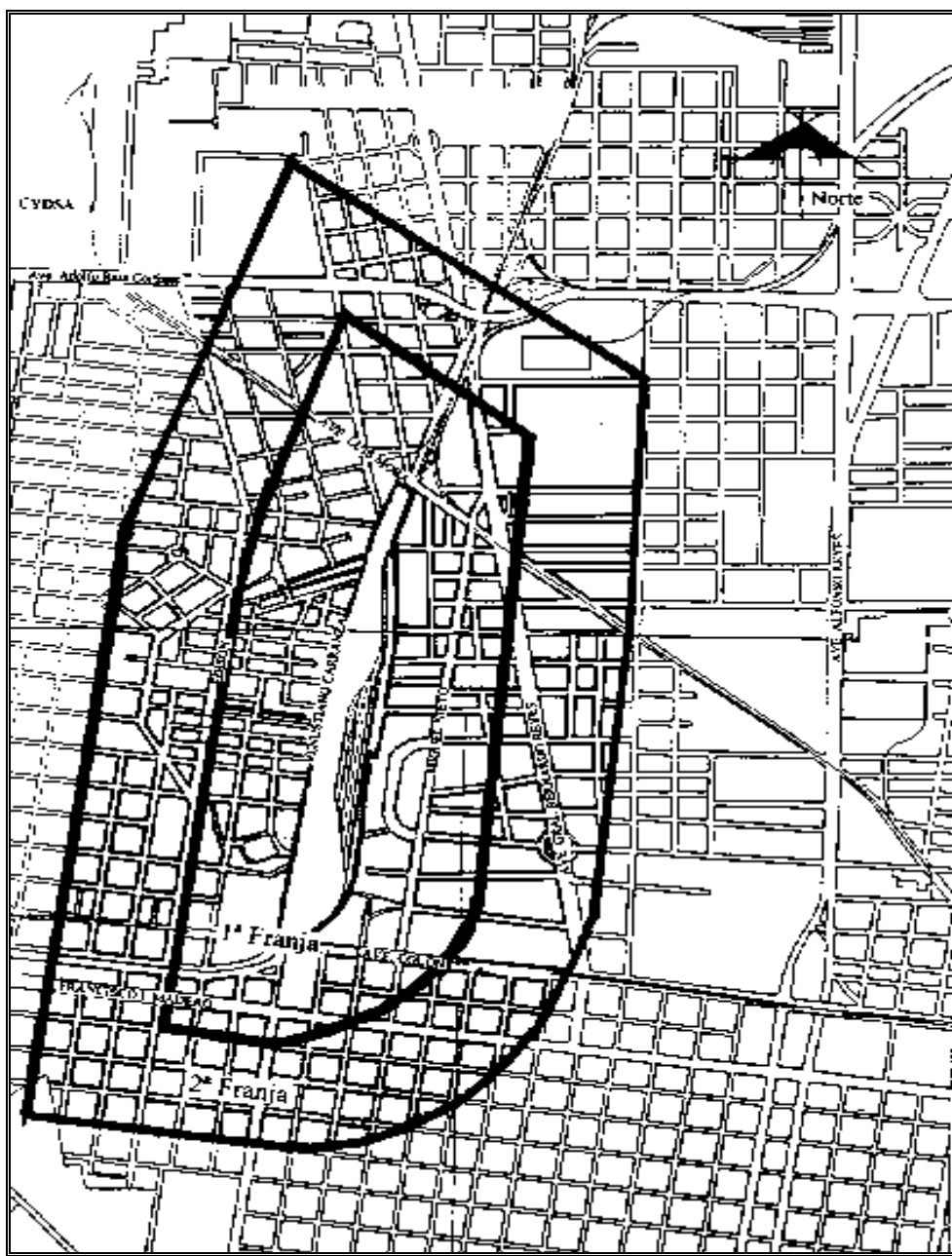


Figura 3.4 Incremento del valor del suelo en el área de influencia de la estación de pasajeros

3.5 Proyecto N° 5: reubicación de las estaciones de carga y pasajeros al norte del AMM, y conclusión del libramiento ferroviario

Este proyecto consiste en la reubicación de las estaciones de carga y pasajeros fuera del AMM hacia el norte, la terminación del libramiento ferroviario y la construcción de nueve enlaces, para lograr una reasignación del tráfico ferroviario, por lo que incluye los proyectos: N° 1, N° 2 y N° 4 (ver figura N° 3.5).

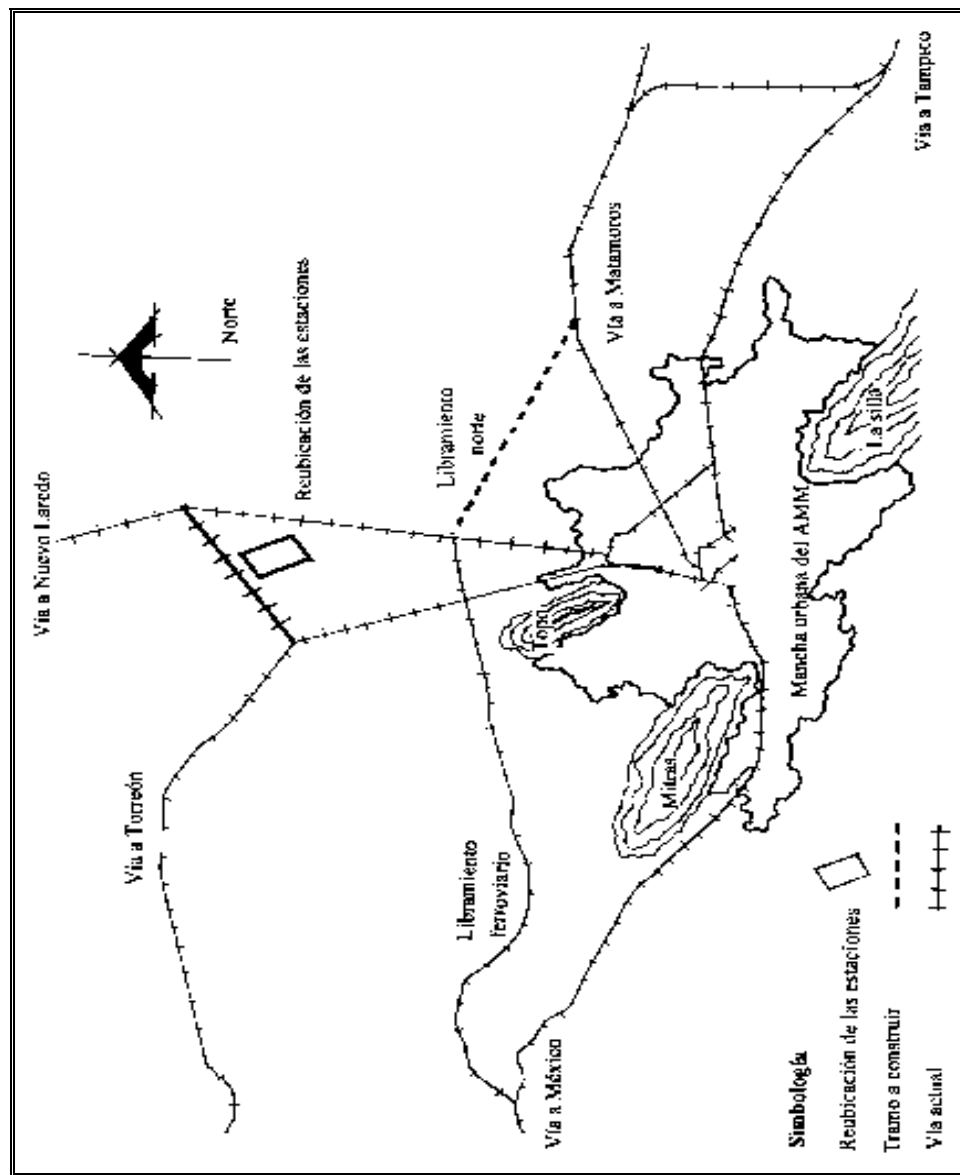


Figura N° 3.5 Reubicación de las estaciones de carga y pasajeros fuera del AMM hacia el norte y terminación del libramiento