

RESUMEN EJECUTIVO

En la actualidad, la comunicación vial entre los municipios de Monterrey y San Pedro Garza García en los sentidos norte-sur y sur-norte se ve dificultada por la barrera natural que representa la Loma Larga, lo que obliga al flujo vehicular a circular por una ruta indirecta constituida por diferentes vías, algunas de las cuales presentan periodos con congestión, lo que implica que los *Costos Generalizados de Viaje* (CGV)¹ de los usuarios se eleven.

En función de lo anterior y con la finalidad de disminuir los CGV, el Gobierno del Estado de Nuevo León conjuntamente con los municipios de Monterrey y San Pedro Garza García y propietarios y desarrolladores, constituyeron en 1993 el fideicomiso Fidevalle, cuyo objetivo es la realización del proyecto Túnel Loma Larga y obras conexas, que permitirá la comunicación directa entre los municipios de Monterrey y Garza García (véase figura 1).

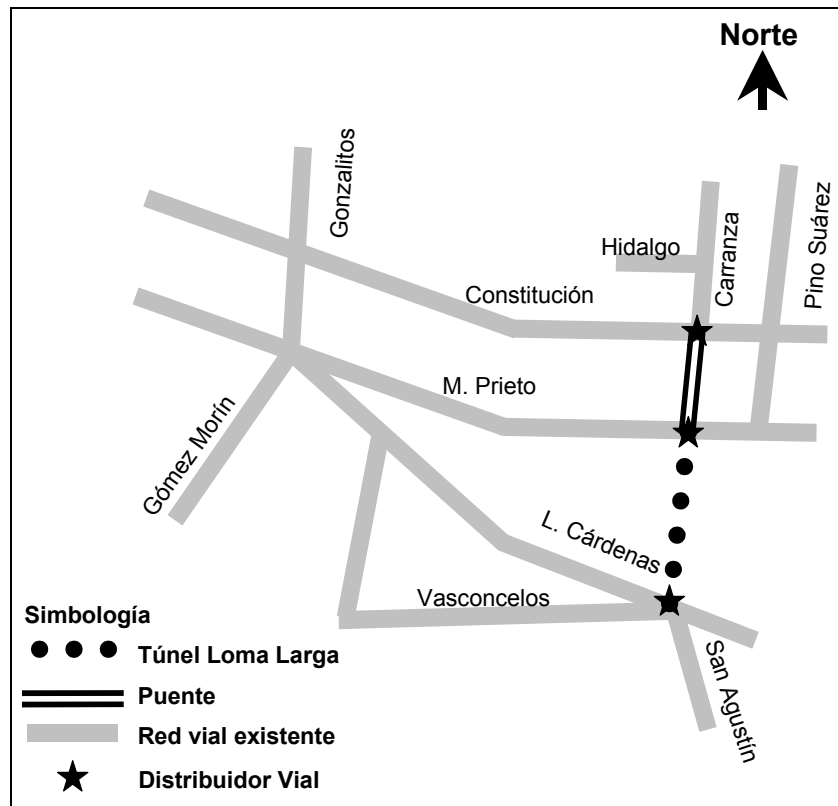


Figura 1 Localización de la red vial actual y del proyecto.

¹ El CGV es el costo en el que incurren los usuarios de una vía al circular por ella, está integrado por costos de operación vehicular tales como consumo de combustible, lubricantes, refacciones, etc., así como por el valor de tiempo de los usuarios.

El objetivo del presente estudio es realizar la evaluación social, a nivel perfil, del proyecto “Túnel Loma Larga y obras conexas”, que consiste en la ejecución de 10 obras viales durante un periodo de construcción de 16 meses.

La metodología de evaluación consiste en identificar, cuantificar y valorar los costos y beneficios sociales relevantes del proyecto (diferenciales con y sin proyecto). Es importante mencionar que en los proyectos viales los beneficios son crecientes en el tiempo, es decir; la cantidad de viajes aumenta con el tiempo independientemente del momento de inicio del proyecto, por lo que la información relevante para tomar la decisión de inversión consiste en determinar el momento socialmente óptimo de entrada en operación de un proyecto, utilizando el criterio de la Tasa de Rentabilidad Inmediata (TRI).

Aún cuando el proyecto se compone por varias acciones que metodológicamente pudieran considerarse como proyectos independientes, se evaluará como una unidad, debido a la información limitada de que se dispuso y la restricción de tiempo.

Los costos del proyecto corresponden al incremento en CGV de los usuarios de las vías complementarias y al monto de inversión que asciende a \$376.1 millones de pesos privados sin IVA, mismo que en términos sociales se reduce a \$363.7 millones. Dicho monto excluye \$95.7 millones sin IVA, correspondientes a las obras de inicio del proyecto que por encontrarse gastadas y pagadas, se consideran como costos hundidos desde el punto de vista social.

Los beneficios están determinados por el ahorro en CGV que observarán el tránsito desviado² a la vía de proyecto y el tránsito normal³ de la ruta actual.

El Consejo Estatal de Transporte de Monterrey (CET), mediante el uso del modelo de simulación computacional denominado TRANPLAN, realizó la reasignación vehicular de la zona debida a la construcción y operación del proyecto.

Los resultados de la evaluación se presentan a continuación:

- Beneficio Neto año 1: \$ 133.7 millones
- Inversión : \$ 363.7 millones
- TRI : 36.8%

2 Tránsito desviado; es aquel que con la puesta en marcha del proyecto cambia su ruta de traslado, pero conserva origen y destino.

3 Tránsito normal; es aquel que una vez operando el proyecto no modifica su ruta ni su origen-destino.

La evaluación indica que el momento óptimo de ejecutar el proyecto es inmediato, debido a que la TRI para el año 1997 es de 36.8%, cifra mayor que 18% correspondiente al costo de oportunidad social de ese año. Por tal motivo, con base en los resultados obtenidos en este estudio se recomienda invertir en el proyecto.

Se recomienda evaluar separadamente el proyecto Ampliación Lázaro Cárdenas con sus 3 pasos a desnivel, debido a que las cifras muestran que la mayor parte de los beneficios son generados por el proyecto Túnel Loma Larga. Ello podría dar como resultado que su momento óptimo de inversión no sea el presente año y convenga al país diferir su realización.