



**GOBIERNO
FEDERAL**

SCT

**MÉXICO
2010**



Vivir Mejor

Asociaciones Público - Privadas para el desarrollo carretero de México





**GOBIERNO
FEDERAL**

**MÉXICO
2010**

SCT



Vivir Mejor

Asociaciones Público - Privadas para el desarrollo carretero de México

Mensaje del Secretario

Las carreteras son el elemento fundamental del sistema de transporte de México, por lo que el Programa Nacional de Comunicaciones y Transportes 2007 – 2012 plantea una visión de la red carretera nacional como un sistema de gran cobertura, calidad y seguridad, que apoye la competitividad y la eficiencia de la economía, que contribuya a eliminar desequilibrios y a potenciar el desarrollo regional, con énfasis en el uso eficiente de los recursos, la atención al usuario, la protección al medio ambiente y el desarrollo de proyectos que faciliten el reordenamiento territorial.

A pesar de que durante la presente administración el Gobierno Federal ha hecho un esfuerzo sin precedentes en la asignación de recursos presupuestales para el desarrollo carretero nacional, los montos de la inversión pública disponible para carreteras no son suficientes para atender la totalidad de las necesidades. Por ello, durante los últimos años la Secretaría ha diseñado y consolidado esquemas de asociación público privada como medios para atraer mayores inversiones al sector carretero.

En la actualidad, el programa de asociaciones público – privadas de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en materia de carreteras comprende 55 proyectos en las siguientes etapas: 10 obras concluidas, 18 obras en construcción, 8 obras adjudicadas por iniciar, 8 obras incluidas en 4 licitaciones por concluir y 11 obras vinculadas con concesiones existentes. Estas obras están movilizando inversiones no presupuestales por 108,113 millones de pesos para construir o modernizar 3,093.9 kilómetros de carreteras de altas especificaciones. Además, se están preparando 11 nuevos proyectos carreteros con una longitud de 723 kilómetros con una inversión de 26,050 millones de pesos, los cuales se espera licitar en este año.

En las siguientes páginas, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes presenta una breve descripción de los esquemas de asociación público-privada que utiliza como parte de su programa carretero, así como las fichas técnicas de los proyectos concluidos, en marcha y a desarrollar en el futuro próximo. Tengo la seguridad de que esta información será útil para conocer y difundir el alcance de los esfuerzos en marcha en esta materia y que contribuirá, en alguna medida, a promover la participación de empresas activas en los mercados de infraestructura en el programa carretero de México.

Atentamente

Juan Francisco Molinar Horcasitas
Secretario de Comunicaciones y Transportes

Índice

Mensaje del Secretario	3
Introducción	5
Esquemas de Asociación Público-Privada	6
Avances del programa	7
Conclusión	9
Proyectos	
• Obras concluídas	11
• Obras en marcha/Concesiones	23
• Obras en marcha/PPS	33
• Obras en marcha/Obra pública no presupuestal	41
• Obras adjudicadas a iniciar	49
• Culminación de licitaciones en proceso	59
• Obras vinculadas a concesiones existentes	69
• Licitaciones a iniciar	81
Directorio	95

Introducción

El Programa Nacional de Infraestructura 2007-2012 se deriva del Plan Nacional de Desarrollo y tiene como objetivo aumentar la cobertura, calidad y competitividad de la infraestructura del país, por lo que se constituye como un elemento fundamental para elevar el crecimiento, generar más y mejores empleos y alcanzar un desarrollo que al final de la Administración del Presidente Calderón ubique a México como uno de los líderes de América Latina y mejore su posición internacional en términos de la competitividad de su infraestructura.

En materia de carreteras, el Programa Nacional de Infraestructura 2007-2012 plantea los siguientes objetivos:

- Conservar la red carretera nacional para mejorar la calidad del servicio y la seguridad y reducir los costos de operación para los usuarios.
- Poner en servicio 100 proyectos de carreteras completas, incluyendo 20 libramientos y accesos, 20 carreteras nuevas, 42 carreteras ampliadas y modernizadas, 15 carreteras interestatales y 3 puentes fronterizos.
- Ampliar la extensión de la red de caminos rurales y carreteras alimentadoras y asegurar su mantenimiento.
- Fortalecer la capacidad institucional de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y modernizar la planeación, ejecución, mantenimiento y gestión de las carreteras.

En la actualidad, la red carretera mexicana presenta necesidades de inversión en construcción, conservación, modernización y ampliación para atender una red vasta y compleja que incluye carreteras federales, carreteras alimentadoras, caminos rurales y autopistas de cuota. Si bien durante los últimos años ha aumentado el monto de los recursos públicos destinados a carreteras, éstos no alcanzan, ni lo harán en el futuro previsible, para atender la totalidad de los requerimientos de la red. En consecuencia, las fuentes públicas de financiamiento del programa carretero de SCT deben complementarse con recursos provenientes de asociaciones público – privadas.

Por el lado presupuestal, en 2010 por cuarto año consecutivo se autorizó un presupuesto carretero que representa un máximo histórico (55 mil mdp). Hasta 2009 se habrá invertido un monto de recursos públicos en carreteras que es 12% superior al erogado durante toda la administración anterior, y tan sólo lo que se ejerció en 2009 es casi la mitad del monto aplicado durante 2001-2006.

Sin embargo, los montos de las inversiones necesarias para construir carreteras nuevas, ampliar la capacidad de las existentes, conservar en buenas condiciones físicas los tramos en servicio y extender su cobertura a todo el país, superan con mucho a los que se pueden obtener de los presupuestos federales anuales, por lo que para cerrar esta brecha se han desarrollado alternativas de financiamiento a través de asociaciones público-privadas con las que se busca complementar los recursos presupuestales y acelerar el desarrollo de infraestructura carretera de alta calidad que ayude a elevar la competitividad de la economía nacional.

Esquemas de Asociación Público - Privada

Los esquemas de participación público privada que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) ha desarrollado para canalizar la inversión privada a los proyectos carreteros son los siguientes:

- Concesiones
- Proyectos de Prestación de Servicios (PPS) y
- Aprovechamiento de Activos

Estos modelos son operativos, están permitiendo aumentar la inversión en carreteras y su aplicación está generando beneficios tangibles, como son el rápido y eficaz desarrollo de proyectos estratégicos que se ponen en operación en plazos comparativamente cortos, la apertura de nuevos espacios de participación para la iniciativa privada y, en general, de nuevas oportunidades para constructores, inversionistas, financieros, consultores, proveedores y aseguradores de infraestructura. La facilitación de inversiones a través de estos esquemas está contribuyendo de manera muy significativa a la actividad económica y a la generación de empleos en todas las regiones del país.

Los rasgos sobresalientes de cada uno de estos esquemas son los siguientes:

- **El esquema de concesiones** se aplica fundamentalmente para desarrollar proyectos carreteros que cuentan con una fuente de pago propia, es decir, autopistas de cuota. Las concesiones se otorgan por medio de procesos de licitación pública abiertos a los participantes que acrediten cumplir con la capacidad y la experiencia necesarias para materializar estos proyectos. Las licitaciones se desarrollan a iniciativa y bajo el control de la SCT, quien entrega a los concursantes el proyecto ejecutivo y el derecho de vía liberado, fija las tarifas medias máximas y la regla para su actualización por inflación, así como el plazo de duración de la concesión que puede ser hasta de treinta años, el máximo permitido por la ley.

En algunos proyectos la Secretaría gestiona la aportación de una subvención pública inicial para asegurar la viabilidad del proyecto, la cual es efectuada por el Fondo Nacional de Infraestructura en caso de que así lo solicite el licitante ganador de la concesión, que es aquél que cumpla con todos los requisitos de la licitación y que solicite el menor apoyo económico del gobierno u ofrezca el pago del mayor monto de recursos a cambio de obtener la concesión.

- **El esquema de proyectos de prestación de servicios (PPS)** se concentra mayoritariamente en el desarrollo de proyectos de modernización de carreteras existentes libres de peaje, las cuales una vez modernizadas siguen operando en régimen libre del pago de cuotas. Bajo este esquema, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes organiza una licitación pública para otorgar una concesión que asegura al ganador el derecho de que se le adjudique el contrato de prestación de servicios en forma directa. Este contrato tiene una duración fija de 15 a 30 años y establece una asociación entre la SCT y la empresa privada ganadora de la licitación para diseñar, financiar, construir, mantener y operar una carretera. La empresa presta esos servicios a cambio de pagos periódicos trimestrales, basados en la

calidad de la infraestructura que pone a disposición del usuario, medida según indicadores de calidad (pago por disponibilidad). La fuente de recursos para efectuar estos pagos es el presupuesto federal de carreteras, en el cual cada año se incluye una previsión para estos pagos.

- **El esquema de aprovechamiento de activos** es una variante del modelo de concesión que consiste en “empaquetar” activos carreteros existentes, por lo general pertenecientes a la red del Fondo Nacional de Infraestructura, con nuevas carreteras de cuota por construir, de tal manera que a través de una licitación pública organizada por la SCT se adjudique la concesión a un particular que opere, conserve y explote los activos existentes y además construya las nuevas autopistas del paquete, para posteriormente también operarlos y conservarlos. A la vez que facilita el desarrollo de nueva infraestructura, este esquema ofrece ventajas para la obtención de recursos adicionales que capitalicen al Fondo Nacional de Infraestructura para participar en nuevos proyectos, incluso en otros sectores, así como para elevar la calidad de los servicios ofrecidos a los usuarios de las carreteras.

Avances del Programa

Los modelos de asociación público-privada para el desarrollo carretero de México que se han descrito han sido aplicados por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes desde 2003, y desde entonces han probado ser instrumentos viables para el desarrollo carretero nacional, lo que ha permitido a México atraer el interés de empresas líderes en el ámbito de la infraestructura.

Los logros alcanzados por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes durante la presente administración ya son significativos, pues en el período 2007-2009 ha concluido 770 kms de obras nuevas o modernizadas a través de esquemas de asociación con el sector privado, con una inversión de 18,500 millones de pesos.

Proyecto	Longitud (km)	Inversión (mdp)
Morelia-Salamanca	83.0	1,752.0
Tepic - Villa Unión	152.0	3,042.0
Libramiento de Tecpan	4.0	196.0
Amozoc - Perote	103.0	2,357.0
Libramiento Norte de la Ciudad de México (Entronque Autopista México - Querétaro - San Martín Texmelucan)	172.0	4,775.0
Monterrey - Saltillo	50.3	2,371.2
Arriaga - Ocozacoautla	93.0	2,023.2
Irapuato - La Piedad	75.0	631.0
Puente Internacional Reynosa - Anzaldúas	10.0	890.0
Entronque El Desperdicio-Lagos de Moreno	27.8	465.8
TOTAL	770.1	18,503.2

A comienzos de 2010, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes tiene otros 45 proyectos carreteros en proceso a través de asociaciones público-privadas, agrupados en las siguientes categorías:

Categoría	No. Proyectos	Longitud (km)	Inversión (mdp)
Obras en marcha	18	876.6	39,446.6
Obras adjudicadas por iniciar	8	274.6	10,510.4
4 licitaciones en proceso por concluir	8	440.0	18,993.0
Obras por iniciar vinculadas con concesiones existentes	11	732.6	20,660.0
TOTAL	45	2,323.8	89,610.0

Adicionalmente, durante 2010 se publicarán las convocatorias para otorgar las concesiones de las siguientes carreteras:

Proyecto	Longitud (km)	Inversión (mdp)
Salamanca - León	85.0	3,000.0
Libramiento de Cuernavaca	34.0	2,800.0
Guanajuato - San Miguel de Allende	70.0	2,500.0
Atizapán - Atlacomulco	80.0	3,800.0
Cuapixtla - Cuacnopalan	74.0	1,450.0
Jala - Compostela - Puerto Vallarta	130.0	4,300.0
Libramiento de Ciudad Juárez y Puente Internacional Guadalupe - Tornillo	32.0	1,200.0
Paquete Michoacán (tres obras)	138.0	3,800.0
Paquete Querétaro	80.0	3,200.0

En las páginas siguientes se presentan las fichas técnicas de los proyectos de infraestructura carretera que forman parte del programa de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Las fichas están agrupadas por categorías, según la situación específica en que se halla cada proyecto. Si bien no en todos los casos se trata de obras por licitar, se han incluido todos los proyectos carreteros del programa para proporcionar al interesado una visión integral de sus alcances totales.

Conclusión

Desde hace muchos años, la cuantía de los recursos presupuestales que el Gobierno Federal ha podido destinar a la inversión en carreteras ha sido inferior a los montos requeridos para atender las necesidades de construcción, modernización y conservación de carreteras que plantea el desarrollo de México.

Para aumentar los montos de inversión y acelerar el desarrollo carretero nacional, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes ha diseñado y consolidado esquemas de asociación público-privados que permitan atraer créditos bancarios y capital de riesgo a la ejecución de proyectos de inversión en el sector carretero.

La exitosa aplicación de estos esquemas ha permitido canalizar inversiones crecientes a la ejecución de proyectos carreteros estratégicos para México y a la vez ha generado un campo de enormes oportunidades para inversionistas, instituciones financieras, aseguradoras, constructoras, consultores, proveedores y otros especialistas en campos relacionados con la infraestructura.

Por esas razones, la Secretaría está comprometida con la instrumentación de programas y proyectos que, a través de asociaciones publico-privadas, efectúen una contribución creciente a la actividad económica y al empleo. Con objeto de mantener los esquemas existentes como instrumentos viables para el desarrollo de infraestructura, la Secretaría efectuará una retroalimentación permanente de sus características y condiciones con objeto de dar certidumbre a los inversionistas, acotar los riesgos presentes en este tipo de proyectos y asegurar que los participantes en sus programas carreteros encuentren sólidas oportunidades para el crecimiento de sus actividades.



Obras concluídas



Morelia - Salamanca

Longitud:

83 km.

Corredor:

Manzanillo-Tampico con ramal a Lázaro Cárdenas y Ecuandureo.

Monto de inversión:

1,752.0 mdp.

Ubicación:

Estados de Guanajuato y Michoacán.

Tránsito real veh./día:

5,800 Copándaro-La Cinta

3,100 La Cinta-Cerro Gordo.

Esquema:

Concesión otorgada a Hermes Infraestructura.

Inicio de operaciones:

24 de enero de 2008.

Tiempo de construcción:

28 meses.

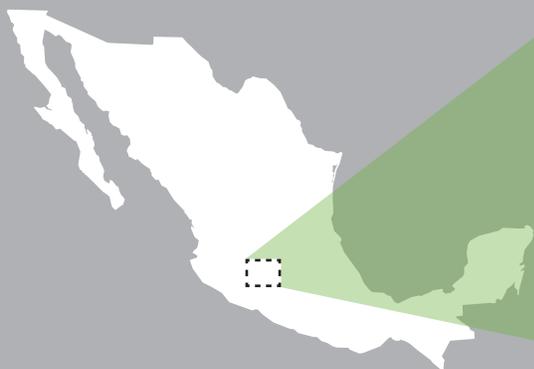
Descripción: El proyecto consistió en la construcción de una autopista de peaje de dos carriles de circulación que incluye siete entronques y dos plazas de cobro. La autopista se inicia en el entronque Copándaro, entre la carretera libre Morelia-Salamanca y la autopista Maravatío-Zapotlanejo, en el estado de Michoacán, y termina en el entronque Cerro Gordo, sobre la autopista Querétaro-Irapuato, al oriente de Salamanca, en el estado de Guanajuato.

Beneficios: La autopista contribuye a mejorar el transporte de personas y mercancías en la zona centro del país y facilitar la comunicación norte-sur entre dos regiones con alto nivel de actividad.

Impacto regional: Fortalecerá el intercambio económico y comercial de la región del centro-occidente del país con el Bajío y la costa del Pacífico, en los estados de Michoacán y Guerrero.



Croquis de ubicación



Tepic - Villa Unión

Longitud:

152 km.

Corredor:

México–Nogales con Ramal a Tijuana.

Monto de inversión:

3,042.0 mdp.

Ubicación:

Estados de Nayarit y Sinaloa.

Tránsito real veh./día:

5,500.

Esquema:

Concesión otorgada a IDEAL.

Inicio de operaciones:

Marzo de 2008.

Tiempo de construcción:

34 meses.

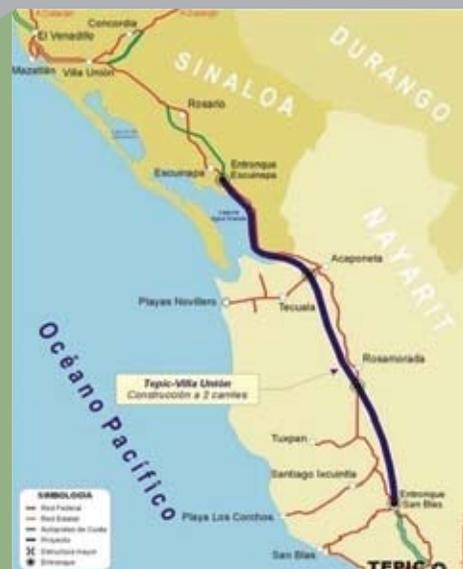
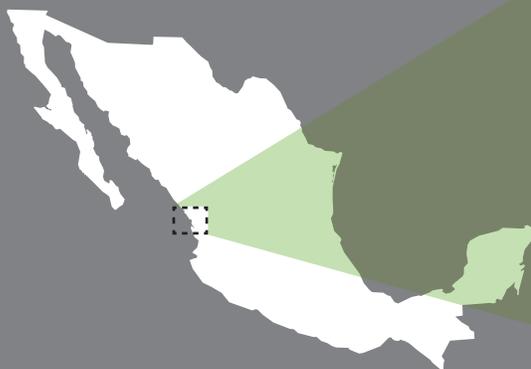
Descripción: El proyecto consiste en la construcción de una autopista de dos carriles de circulación, entre el cruce de San Blas, en Nayarit, y Escuinapa, en el estado de Sinaloa. Junto con otros tramos incorporados a la concesión, integra un eje de comunicación a lo largo de Nayarit y Sinaloa y completa la integración del corredor carretero del Pacífico.

Beneficios: La obra facilita el tránsito por el corredor carretero del Pacífico, reduce los tiempos de recorrido y los costos de operación y aumenta la seguridad de los usuarios.

Impacto regional: La autopista facilitará el desarrollo de actividades económicas y comerciales a lo largo de la costa del Pacífico y permitirá el aprovechamiento del potencial turístico del sur de Sinaloa, así como de la agroindustria en Nayarit. Con su puesta en operación se asegura la conectividad del corredor del Pacífico con vías de altas especificaciones.



Croquis de ubicación



Libramiento de Tecpan

Longitud:

4 km.

Corredor:

Fuera de Corredor.

Monto de inversión:

196.0 mdp.

Ubicación:

Costa Grande de Guerrero.

Tránsito real veh./día:

1,710.

Esquema:

Concesión otorgada a Grupo OMEGA.

Inicio de operaciones:

19 de marzo de 2008.

Tiempo de construcción:

24 meses.

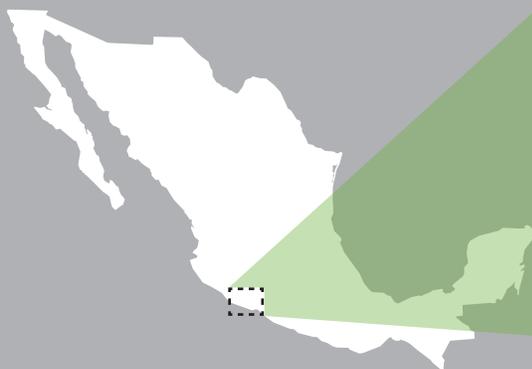
Descripción: El libramiento cuenta con dos carriles de circulación. constituye un acortamiento de la ruta costera a su paso por Tecpan de Galeana e incluye un puente de 612 metros de longitud sobre el río Tecpan.

Beneficios: El libramiento permite que los vehículos en recorridos de largo itinerario dejen de circular por Tecpan, lo que se traduce en reducción de tiempos de recorrido de 10–15 minutos, aumento de la seguridad y descongestionamiento de las vialidades de la cabecera municipal.

Impacto regional: El libramiento proporciona mejores condiciones de circulación al tránsito a lo largo de la Costa Grande de Guerrero y contribuye a impulsar el desarrollo turístico de la región.



Croquis de ubicación



Amozoc - Perote

Longitud:

103 km.

Corredor:

Altiplano.

Monto de inversión:

2,357.0 mdp.

Ubicación:

Estados de Puebla, Tlaxcala y Veracruz.

Tránsito real veh./día:

4,925.

Esquema:

Concesión otorgada a GANA, S.A. (Grupo OHL).

Inicio de operaciones:

26 de octubre de 2008.

Tiempo de construcción:

35 meses.

Descripción: El proyecto consistió en la construcción de una autopista de dos carriles de circulación. Junto con el libramiento de Perote, la autopista ofrece una vía de comunicación eficiente para el movimiento de carga y pasajeros entre el centro del país y el puerto de Veracruz.

Beneficios: El proyecto reduce los tiempos de recorrido entre la Ciudad de México y el puerto de Veracruz, reduce los costos de operación y aumenta la seguridad en el corredor.

Impacto regional: La obra impulsa el desarrollo económico y el intercambio comercial en la zona centro del país, ya que les proporciona un acceso directo al puerto de Veracruz. La carretera también mejora la accesibilidad de la ciudad de Xalapa, capital del estado de Veracruz, y asimismo proporciona un mejor acceso a Teziutlán y otras zonas del norte de Puebla.



Croquis de ubicación



Arco Norte de la Ciudad de México (entronque autopista México - Querétaro - San Martín Texmelucan)

Longitud:

172 km.

Corredor:

Altiplano.

Monto de inversión:

4,775.0 mdp.

Ubicación:

Estados de México, Hidalgo, Puebla y Tlaxcala.

Tránsito real veh./día:

2,150.

Esquema:

Concesión otorgada a IDEAL.

Inicio de operación:

25 de agosto de 2009.

Tiempo de construcción:

36 meses.

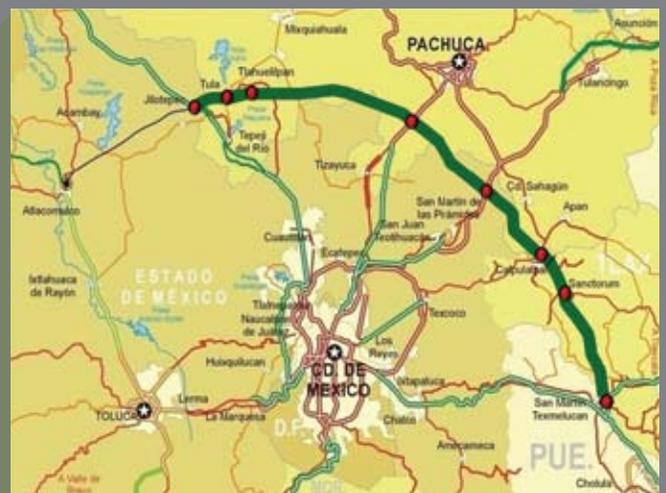
Descripción: El proyecto consiste en la construcción de una autopista de peaje de cuatro carriles de circulación que integra los estados de Puebla, México, Hidalgo y Tlaxcala, e intercomunica las autopistas México-Querétaro, México-Pachuca, México-Puebla, y las carreteras Pirámides-Tulancingo y Texcoco-Apizaco, evitando el paso de los vehículos por la zona metropolitana de la Ciudad de México.

Beneficios: La obra aumenta los niveles de seguridad de los usuarios de largo itinerario y facilita el desarrollo económico de la región centro del país. Elimina un enorme cuello de botella para el tránsito que no necesita pasar por la Ciudad de México y contribuye a reducir los niveles de contaminación en su zona metropolitana.

Impacto regional: El Arco Norte cambiará la dinámica logística y de transporte del país, ya que permitirá integrar de mejor manera la región centro del país, favorecerá los flujos de largo itinerario y generará desarrollo económico, industrial y social a lo largo de su recorrido.



Croquis de ubicación



Monterrey - Saltillo

Longitud:

50.3 km.

Corredor:

México-Nuevo Laredo con ramal a Piedras Negras.

Monto de inversión:

2,371.2 mdp.

Ubicación:

Estados de Coahuila y Nuevo León.

Tránsito real veh./día:

7,829.

Esquema:

Concesión otorgada a Grupo ISOLUX-CORSAN.

Inicio de operación:

1 de octubre de 2009.

Tiempo de construcción:

35 meses.

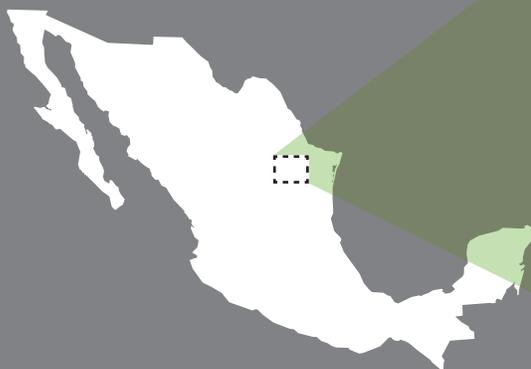
Descripción: El proyecto consiste en la construcción de una autopista de peaje de cuatro carriles de circulación, entre la avenida Morones Prieto de Monterrey y el entronque Ojo Caliente, al nororiente de Saltillo.

Beneficios: La autopista Monterrey-Salttillo constituye una alternativa de circulación segura entre estas dos ciudades, mejora la fluidez del tránsito, elimina retrasos por contingencias climatológicas y/u ocurrencias de accidentes y aumenta la seguridad de los usuarios.

Impacto regional: La obra forma parte del corredor carretero México-Nuevo Laredo, el más importante del país por el volumen de carga y pasajeros que atiende, y también del corredor Mazatlán-Matamoros, que comunica a la costa del Pacífico con el noroeste del país, por lo que su construcción favorece la consolidación industrial y logística de la región noreste del país.



Croquis de ubicación



Arriaga - Ocozocoautla

Longitud:

93 km.

Corredor:

Transístmico.

Monto de inversión:

2,023.2 mdp.

Ubicación:

Estado de Chiapas.

Tránsito esperado:

3,339 vehículos al día.

Esquema:

Concesión otorgada a Grupo Aldesa.

Inicio de operación:

17 de diciembre de 2009.

Tiempo de construcción:

24 meses.

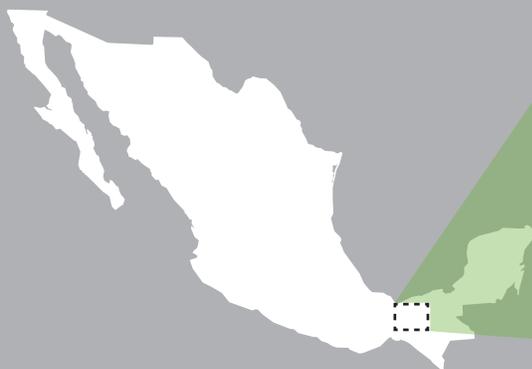
Descripción: El proyecto forma parte del corredor carretero Circuito Transístmico y consiste en construir una autopista de dos carriles de circulación, entre Arriaga y Ocozocoautla, cerca de Tuxtla Gutiérrez, Chiapas.

Beneficios: La obra reduce significativamente el tiempo de recorrido desde la capital del estado de Chiapas hacia la costa del Pacífico y aumenta la seguridad de los usuarios. También incidirá en el aprovechamiento del potencial turístico de la costa chiapaneca.

Impacto regional: Con esta autopista se avanzará en la modernización integral del corredor carretero Circuito Transístmico para el flujo vehicular entre Arriaga, La Ventosa, Coatzacoalcos y Salina Cruz. Además, facilitará la comunicación entre la región centro y costera del estado de Chiapas, contribuyendo a la integración territorial, política y económica del estado.



Croquis de ubicación



Irapuato - La Piedad

Longitud:

75 km.

Corredor:

Fuera de Corredor.

Monto de inversión:

631.0 mdp.

Ubicación:

Estado de Guanajuato.

Tránsito esperado:

18,042 vehículos al día.

Esquema:

Contrato de Prestación de Servicios otorgado a Grupo ICA.

Fecha de Inicio de operación:

1 de agosto de 2008.

Tiempo de construcción:

30 meses.

Descripción: El proyecto consistió en modernizar la carretera libre Irapuato-Guadalajara, que comunica los corredores carreteros Querétaro-Ciudad Juárez y México-Nuevo Laredo, desde la salida de Irapuato hasta el entronque del libramiento de La Piedad, mediante la ampliación del tramo a 21 metros de ancho de corona para alojar cuatro carriles de circulación y acotamientos laterales.

Beneficios: La obra permite reducir los tiempos de recorrido en el corredor e incrementar la seguridad de los usuarios, con lo que fortalecerá su función de corredor al servicio de la región central del Bajío, uniendo las regiones centro y oeste del país.

Impacto regional: La autopista promoverá el desarrollo y el crecimiento de ciudades como Irapuato, Pénjamo y Abasolo, en Guanajuato y La Piedad en Michoacán, ya que las consolidará como parte de la estructura urbana del centro del país.



Croquis de ubicación



Puente Internacional Reynosa - Anzaldúas

Longitud:

2.5 km. Puente y 10 km. de acceso.

Corredor:

Mazatlán–Matamoros.

Monto de inversión:

890 mdp.

Ubicación:

Municipio de Reynosa en el estado de Tamaulipas.

Tránsito esperado:

7,000 vehículos al día.

Esquema:

Concesión otorgada a Grupo Marnhos.

Inicio de operación:

15 de diciembre de 2009.

Tiempo de construcción:

22 meses.

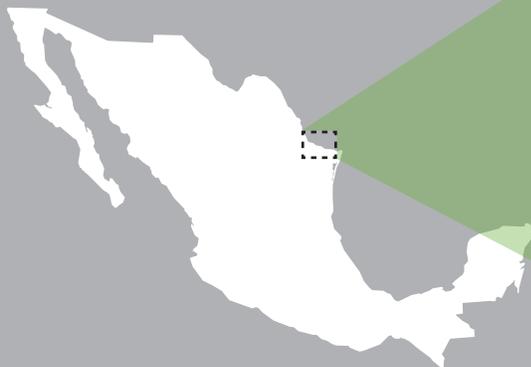
Descripción: El proyecto consiste en la construcción de la parte mexicana de un puente internacional de 5 km. (2.5 en el lado mexicano) entre Reynosa, Tamaulipas y Mission, Texas, así como de 10 km. de accesos, 6.4 km. de ellos de cuatro carriles y los restantes 3.6 km. con sección de 12 metros. También incluye la construcción de las instalaciones del puerto fronterizo del lado mexicano.

Beneficios: Se espera atender 7,000 vehículos al día en promedio con una tasa de crecimiento del 3% anual. Se agilizarán los flujos a EUA de los viajes provenientes de la ciudad de Monterrey, disminuyendo hasta en 30 minutos el tiempo de cruce. La atención de los cruces se hará en instalaciones apropiadas, modernas y con potencial de crecimiento.

Impacto regional: Aumentará 30% la capacidad del sistema de cruces internacionales de la zona de Reynosa-Mc Allen. Propiciará el desarrollo de vivienda y parques industriales, así como la creación de empleos permanentes en la región.



Croquis de ubicación



Entronque El Desperdicio - Lagos de Moreno

Longitud:

27.8 km.

Corredor:

Manzanillo-Tampico con ramal a Lázaro Cárdenas y Ecuandureo.

Monto de inversión:

465.8 mdp.

Ubicación:

Estado de Jalisco.

Esquema:

Aprovechamientos de Activos
Paquete Centro-Occidente concesionado
a Red de Carreteras de Occidente.

Fecha de inicio de operación:

Principios de 2009.

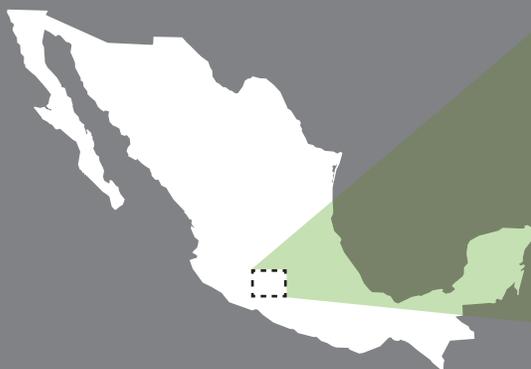
Descripción: El proyecto consiste en la reconstrucción de la superficie de rodamiento, incluyendo el mejoramiento del señalamiento horizontal y vertical del tramo entronque El Desperdicio-entronque con la carretera federal León-Aguascalientes.

Beneficios: La obra contribuye a mejorar las condiciones de las carreteras existentes, por lo que reducirá tiempos de recorrido, costos de operación y la ocurrencia de accidentes.

Impacto regional: Fortalecerá la actividad económica de la zona e impulsará el aprovechamiento de su potencial agroindustrial.



Croquis de ubicación





Obras en marcha/Concesiones



Libramiento de Irapuato

Longitud:

29.2 km.

Corredor:

Fuera de corredor.

Monto de inversión:

621.2 mdp.

Ubicación:

Estado de Guanajuato.

Tránsito esperado:

4,050 vehículos al día.

Esquema:

Concesión otorgada a Hermes Infraestructura.

Inicio de construcción:

20 de junio de 2008.

Tiempo de construcción:

18 meses.

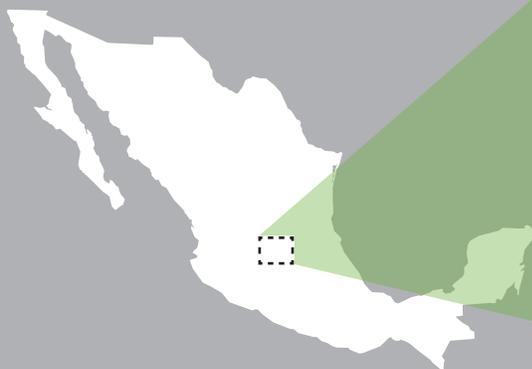
Descripción: El proyecto consiste en construir un libramiento al poniente de la ciudad de Irapuato, con 12 metros de ancho de corona para alojar dos carriles de circulación y acotamientos laterales. Incluye cuatro entronques con las carreteras León-Irapuato e Irapuato-La Piedad.

Beneficios: El proyecto agilizará la circulación entre el centro y el occidente de Guanajuato e integrará un eje de comunicación León-Guanajuato-Irapuato-La Piedad-Guadalajara. Eliminará la circulación de tránsito de largo itinerario por Irapuato y contribuirá a mejorar la calidad de vida urbana.

Impacto regional: El libramiento integrará un eje carretero de altas especificaciones que beneficiará a los estados de Jalisco, Guanajuato y Michoacán.



Croquis de ubicación



Perote - Xalapa y Libramiento de Xalapa

Longitud:

59 km.

Corredor:

Altiplano.

Monto de inversión:

2,860.3 mdp.

Ubicación:

Estado de Veracruz.

Tránsito esperado:

2,800 vehículos al día.

Esquema:

Concesión otorgada a Grupo ISOLUX-CORSAN.

Inicio de construcción:

14 de agosto de 2008.

Tiempo esperado de construcción:

24 meses.

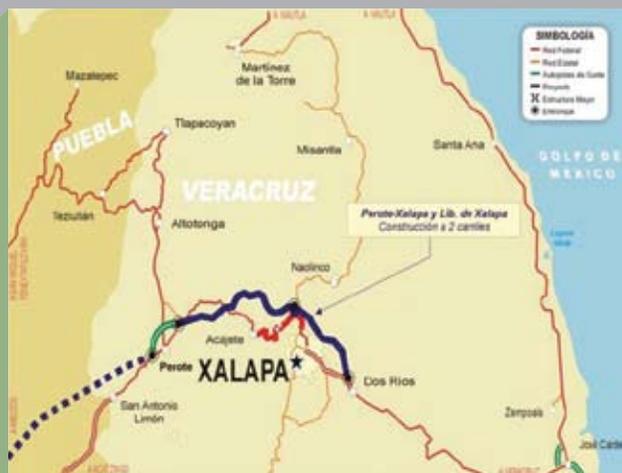
Descripción: El proyecto consiste en la construcción de las autopistas Perote-Xalapa y Libramiento de Xalapa, de cuatro carriles de circulación y 60 kilómetros de longitud conjunta, para mejorar la comunicación entre el centro del país y el puerto de Veracruz.

Beneficios: Reforzar la seguridad de los usuarios de largo itinerario y local e impulsar el desarrollo económico de la región, al contar con una comunicación que eleve la competitividad y haga más eficiente el transporte de personas y mercancías a través del corredor del Altiplano.

Impacto Regional: La autopista representará la conclusión de un importante corredor carretero entre la Ciudad de México y el puerto de Veracruz, que asimismo beneficiará puntos intermedios y flujos con origen en el centro del país y destino en Veracruz. También mejorará en forma notable el acceso de/hacia la capital del estado de Veracruz.



Croquis de ubicación



Puente Internacional Río Bravo - Donna

Longitud:

4.6 km.

Corredor:

Mazatlán–Matamoros.

Monto de inversión:

307 mdp.

Ubicación:

Municipio de Río Bravo, Tamaulipas.

Tránsito esperado:

2,751 vehículos al día.

Esquema utilizado:

Concesión otorgada al Gobierno del Estado de Tamaulipas.

Inicio de construcción:

Enero de 2009.

Tiempo de construcción:

16 meses.

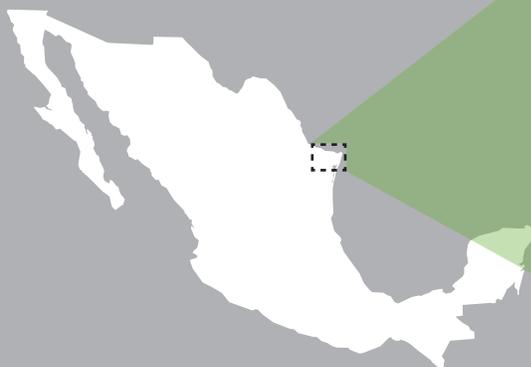
Descripción: El proyecto consiste en construir la parte mexicana del Puente Internacional Río Bravo-Donna, en la frontera de los estados de Tamaulipas, México y Texas, Estados Unidos. Su construcción incluirá un acceso desde la autopista Reynosa-Matamoros y las instalaciones del puerto fronterizo correspondiente.

Beneficios: Se agilizarán los flujos a EUA de los viajes provenientes de las ciudades de Monterrey, Reynosa y Río Bravo, disminuyendo hasta en 30 minutos el tiempo de cruce. Asimismo se detonará un nuevo polo de desarrollo fronterizo en Río Bravo, Tamaulipas.

Impacto regional: Se generará una inversión pública y privada de más de \$950 millones a través de la cual se crearán más de 7,000 empleos permanentes. Además, el inicio de la operación de este puente ayudará a descongestionar el Puente Internacional Reynosa-Pharr.



Croquis de ubicación



Puente Internacional San Luis Río Colorado II - Yuma

Longitud:
400 metros.

Corredor:
México–Nogales con ramal a Tijuana.

Monto de inversión:
112 mdp.

Ubicación:
Municipio de San Luis Río Colorado, Sonora.

Tránsito esperado:
500 camiones al día.

Esquema:
Concesión otorgada a Concesionaria y Operadora del Puente Internacional Cucopé, S.A. de C.V.

Inicio de construcción:
Agosto de 2008.

Tiempo de construcción:
19 meses.

Descripción: El proyecto consiste en la construcción de un cruce fronterizo al oriente de San Luis Río Colorado, Sonora, incluyendo un puente sobre la ruta Mex 2, así como un puerto fronterizo del lado de México.

Beneficios: Se atenderá un importante flujo de camiones y se agilizarán los flujos a EUA, disminuyendo hasta en 30 minutos el tiempo de cruce. Se descongestionarán las zonas urbanas de Mexicali y San Luis Río Colorado y se ampliará la capacidad aduanera actual por un factor de 10. Asimismo proporcionará un acceso directo desde Arizona al destino turístico de Puerto Peñasco.

Impacto regional: Este proyecto impulsará el desarrollo del Parque Industrial San Luis Río Colorado, el cual incluirá 300 Has. para industrias del ramo de la electrónica, maquinaria y vestido. En el ámbito turístico, esta puerta comercial conectará directamente las ciudades de Yuma y Tucson, Arizona con la nueva carretera San Luis Río Colorado-Golfo de Santa Clara - Puerto Peñasco, principal polo de desarrollo turístico del estado de Sonora.



Croquis de ubicación



Libramiento de La Piedad y acceso a la autopista México - Guadalajara

Longitud:

67.5 km.

Corredor:

Fuera de corredor.

Monto de inversión:

1,312.0 mdp.

Ubicación:

Estado de Michoacán.

Tránsito esperado:

4,300 vehículos al día.

Esquema:

Concesión otorgada a Grupo ICA.

Inicio de construcción:

7 de octubre de 2009.

Tiempo de construcción:

22 meses.

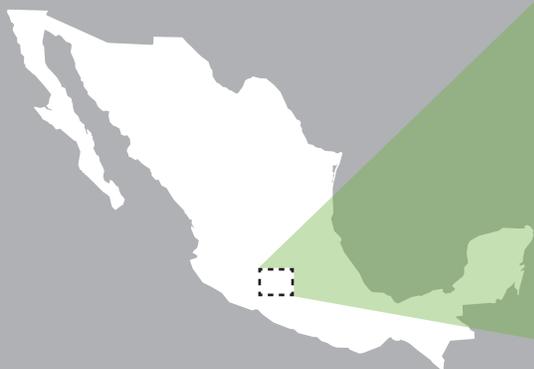
Descripción: El proyecto consiste en la construcción de un libramiento de cuatro carriles de circulación y 21.4 km. de longitud al norte de La Piedad, Michoacán, así como la modernización a 12 metros de ancho de corona de la carretera federal número 110, en el tramo comprendido entre Est. Patti y Vistahermosa.

Beneficios: El principal beneficio de esta obra consiste en evitar que el tránsito de largo itinerario pase por La Piedad, con lo que se agilizará la circulación, se eliminará el congestionamiento vial, se reducirá la contaminación en la ciudad y se elevará la calidad de vida de sus habitantes.

Impacto regional: La obra dará continuidad al tránsito de largo itinerario que se mueve a través de la carretera Irapuato-Guadalajara, que conecta los ejes carreteros Querétaro-Ciudad Juárez y México-Nogales, y consolidará un eje carretero regional entre Guanajuato, Michoacán y Jalisco.



Croquis de ubicación



Libramiento de Saltillo

Longitud:

45.3 km.

Corredor:

México–Nuevo Laredo con ramal a Piedras Negras.

Monto de inversión:

609.8 mdp.

Ubicación:

Estado de Coahuila.

Tránsito esperado:

6,900 vehículos al día.

Esquema:

Concesión otorgada a Grupo ISOLUX-CORSAN.

Inicio de construcción:

18 de octubre de 2009.

Tiempo de construcción:

18 meses.

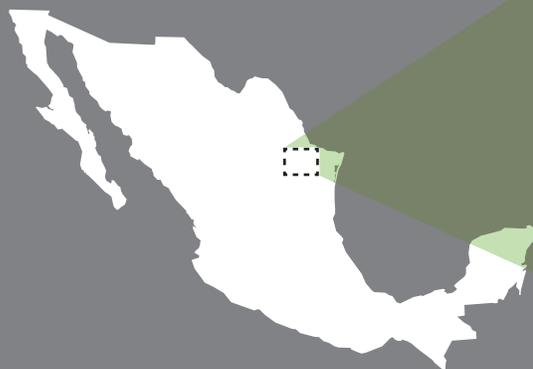
Descripción: El proyecto consiste en la construcción de un libramiento de peaje de dos carriles de circulación entre el entronque Ojo Caliente, al nororiente de Saltillo y el sur de la ciudad.

Beneficios: Con esta obra se libera a la ciudad del tránsito de largo itinerario, incluyendo calles laterales y cuatro entronques a desnivel.

Impacto regional: La obra agilizará la comunicación a lo largo del corredor carretero México-Nuevo Laredo, el más importante del país por el volumen de carga y pasajeros que atiende, así como también del corredor Mazatlán-Matamoros, que comunica a la costa del Pacífico con el noreste del país.



Croquis de ubicación



Ampliación México - Pachuca

Longitud:

12 km.

Corredor:

Acapulco-Tuxpam.

Monto de inversión:

1,197.10 mdp.

Ubicación:

Estado de México e Hidalgo.

Tránsito esperado:

57,698 vehículos al día.

Esquema:

Concesión otorgada a Fideicomiso de Autopistas y Puentes del Golfo Centro.

Inicio de construcción:

Diciembre de 2008.

Tiempo de construcción:

36 meses.

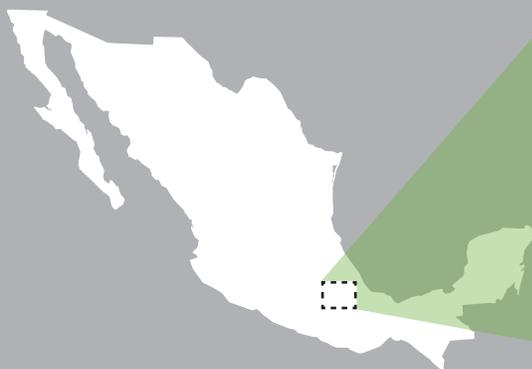
Descripción: El proyecto consiste en la ampliación a ocho carriles de la autopista México-Pachuca, en el tramo comprendido entre Santa Clara y Av. Revolución, en el Estado de México.

Beneficios: El proyecto agilizará la circulación entre la Ciudad de México, Pachuca, Tulancingo y destinos en la periferia de la zona metropolitana del Distrito Federal, disminuyendo el tiempo de recorrido de los usuarios. Además, el proyecto generará ahorros considerables en los costos de operación del transporte y contribuirá a reducir la emisión de contaminantes.

Impacto regional: Además de mitigar un enorme cuello de botella en el acceso norte a la Ciudad de México, esta obra facilitará la circulación vial al norte de su zona conurbada.



Croquis de ubicación





Obras en marcha/PPS



Querétaro - Irapuato

Longitud:

93 km.

Corredor:

Querétaro–Ciudad Juárez.

Monto de inversión:

1,172.0 mdp.

Ubicación:

Estados de Querétaro y Guanajuato.

Tránsito esperado:

24,000 vehículos al día.

Esquema:

Contrato de Prestación de servicios otorgado a Grupo ICA.

Inicio de construcción:

1 de noviembre de 2006.

Tiempo de construcción:

45 meses.

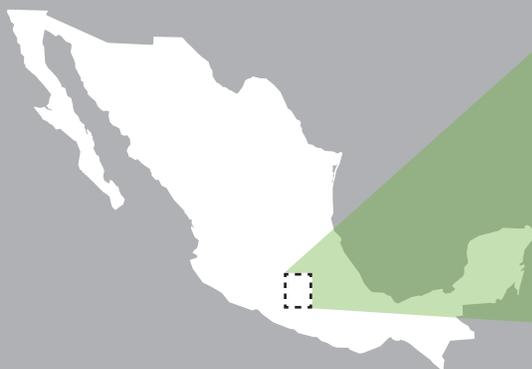
Descripción: El proyecto consiste en modernizar la carretera libre Querétaro-Irapuato, que forma parte de la vía alterna de cuota Querétaro-Celaya-Irapuato, incluyendo la modernización del Libramiento de Salamanca y la mejoría de diversos entronques y retornos.

Beneficios: La obra reducirá los tiempos de recorrido y el costo de operación del transporte de carga en una de las zonas industriales y agropecuarias más dinámicas del país.

Impacto regional: La carretera constituye un eje de comunicación transversal de gran importancia que fortalece la región central del Bajío y contribuye al desarrollo económico del corredor agroindustrial Querétaro-Irapuato-Guadalajara. Con ello, contribuirá al desarrollo y crecimiento de Querétaro, Apaseo El Alto, Apaseo El Grande, Celaya, Cortazar, Villagrán, Salamanca e Irapuato.



Croquis de ubicación



Nueva Italia - Apatzingán

Longitud:

31.7 km.

Corredor:

Fuera de corredor.

Monto de inversión:

596.2 mdp.

Ubicación:

Estado de Michoacán.

Tránsito esperado:

8,200 vehículos al día.

Esquema:

Contrato de Prestación de servicios otorgado a Grupo ICA.

Inicio de construcción:

1 de abril de 2008.

Tiempo de construcción:

24 meses.

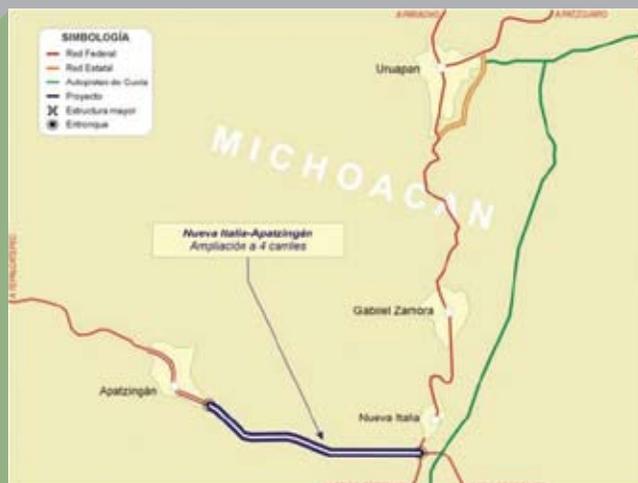
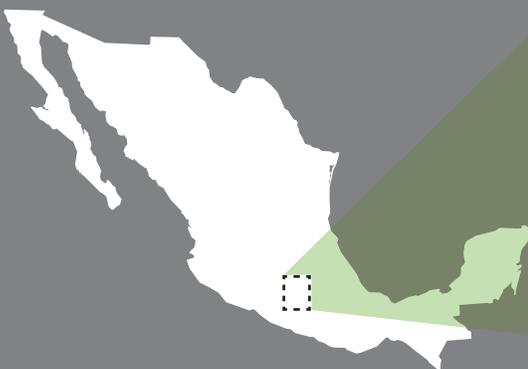
Descripción: El proyecto consiste en la modernización de un tramo carretero de 31.7 kilómetros de longitud, que se inicia en Nueva Italia y finaliza en Apatzingán, en el sur-occidente del estado de Michoacán, incluyendo una ampliación a cuatro carriles en 28.9 kilómetros y a ocho carriles en 2.8 kilómetros a la entrada de Apatzingán.

Beneficios: Proporcionará un mejor acceso de la autopista Patzcuaro-Uruapan-Lázaro Cárdenas a la región de Tierra Caliente, al sur-occidente del estado de Michoacán, a través de una vía rápida, de mayor capacidad y con mejores condiciones de seguridad, que se traducirán en menores tiempos de recorrido y costos de operación.

Impacto regional: La obra detonará el potencial agropecuario y agroindustrial de la zona e impulsará el desarrollo de los municipios de Nueva Italia, Apatzingán y Tepalcatepec.



Croquis de ubicación



Tapachula - Talismán (Tapachula - Ciudad Hidalgo)

Longitud:

39.1 km.

Corredor:

Fuera de corredor.

Monto de inversión:

941.0 mdp.

Ubicación:

Estado de Chiapas.

Tránsito esperado:

5,904 vehículos al día.

Esquema:

Contrato de Prestación de servicios otorgado a Grupo AZVI.

Inicio de construcción:

Mayo 2007.

Tiempo de construcción:

35 meses.

Descripción: El proyecto consiste en modernizar y ampliar el tramo carretero Tapachula-Talismán, en el estado de Chiapas, el cual proporciona acceso a los puentes fronterizos Suchiate II y Rodolfo Robles. El proyecto está integrado por dos tramos, Tapachula-entronque Ciudad Hidalgo, que será ampliado a 4 carriles y entre este entronque y Ciudad Hidalgo, el cual se ampliará a doce metros.

Beneficios: La obra permite agilizar el tránsito del corredor para recorridos de largo itinerario y para usuarios locales de las comunidades aledañas, generando ahorros en tiempos de recorrido de hasta 25 minutos y proporcionando niveles de seguridad muy superiores a los existentes en la actualidad.

Impacto regional: Este proyecto proporciona un mejor acceso del sureste del país a Guatemala y Centroamérica mejorando la conectividad en tres cruces internacionales: Puente Internacional Talismán, Puente Internacional Rodolfo Robles (Suchiate I) y Puente Internacional Luis Cabrera (Suchiate II), lo que favorecerá el desarrollo económico de la región y el intercambio comercial entre México y Centroamérica.



Croquis de ubicación



Nuevo Necaxa - Ávila Camacho

Longitud:

36.6 km.

Corredor:

México Tuxpam.

Monto de inversión:

4,387.0 mdp.

Ubicación:

Estado de Puebla.

Tránsito esperado:

1,500 vehículos al día en primer año de operación (2012).

Esquema:

Contrato de Prestación de servicios otorgado a Grupo ICA.

Inicio de construcción:

10 de junio de 2008.

Tiempo de construcción:

4 años.

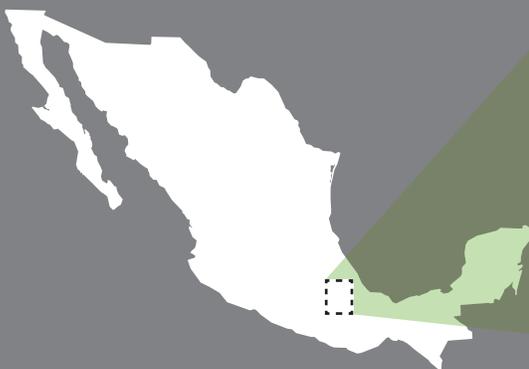
Descripción: El proyecto consiste en construir una autopista de cuatro carriles de 37 km. de longitud, que incluye la adecuación del entronque "Nuevo Necaxa" y la construcción de 6 túneles, un puente especial (San Marcos), 9 puentes, 2 viaductos ecológicos y 14 PIV's.

Beneficios: La obra facilitará el cruce de la Sierra Madre Oriental y reducirá el tiempo de recorrido entre el centro del país y el Golfo de México en 1.5 horas, lo que generará una reducción de los costos de operación vehicular, así como un significativo aumento de la seguridad.

Impacto regional: Con este proyecto, Tuxpam se convertirá en el puerto más cercano a la capital de la República y a la región centro del país, por lo que se detonará su desarrollo y el de la región norte del estado. Puebla contará con una conexión directa al puerto de Tuxpam y a la frontera, Tamaulipas facilitará su comunicación con el centro del país e Hidalgo podrá convertirse en un centro logístico con conexiones a todo el país. Además, esta obra ofrecerá un derecho de vía de altas especificaciones para gasoductos y fibra óptica.



Croquis de ubicación



Río Verde - Ciudad Valles

Longitud:

113.2 km.

Corredor:

Manzanillo-Tampico con ramal a Lázaro Cárdenas y Ecuandureo.

Monto de inversión:

3,095.0 mdp.

Ubicación:

Estado de San Luis Potosí.

Tránsito esperado:

3,500 vehículos al día.

Esquema:

Contrato de Prestación de servicios otorgado a Grupo ICA.

Inicio de construcción:

1 de Febrero de 2008.

Tiempo de construcción:

3 años.

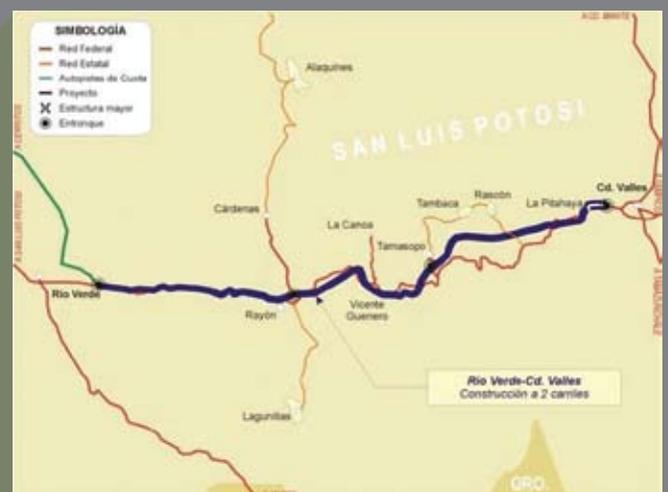
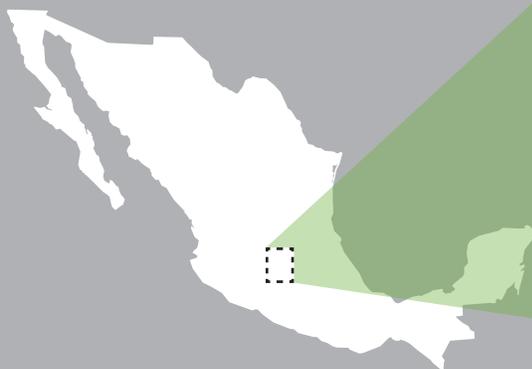
Descripción: El proyecto incluye la modernización de la carretera existente en 113.2 km. divididos en tres tramos: mantenimiento y conservación del tramo ampliado Río Verde-Rayón, de 36.6 km. construcción del tramo nuevo de dos carriles Rayón-La Pitahaya, de 68.6 km. que operará como carretera de cuota; y mantenimiento y conservación del tramo ampliado La Pitahaya-Ciudad Valles, de 8 km. a cuatro carriles de circulación.

Beneficios: Esta obra reducirá el tiempo de recorrido entre San Luis Potosí y Tampico en aproximadamente 30 minutos y agilizará el tránsito que circula de la zona centro hacia el Golfo de México, y muy en particular hacia los puertos de Tampico y Altamira.

Impacto regional: El proyecto permitirá unir el centro-occidente del país con la costa del Golfo de México e integrará el corredor Manzanillo-Tampico con ramal a Lázaro Cárdenas que garantizará una circulación rápida, fluida y segura a los usuarios locales y a los que viajen entre localidades del centro y noreste del país.



Croquis de ubicación





Obras en marcha / Obra pública no presupuestal



Atacomulco - Jilotepec

Longitud:

51 km.

Corredor:

Altiplano.

Monto de inversión:

1,265.0 mdp.

Ubicación:

Estados de México e Hidalgo.

Tránsito esperado:

7,500 vehículos al día.

Esquema:

Obra pública pagada con recursos no presupuestales.

Fecha de licitación:

Enero de 2006.

Tiempo de construcción:

60 meses (original).

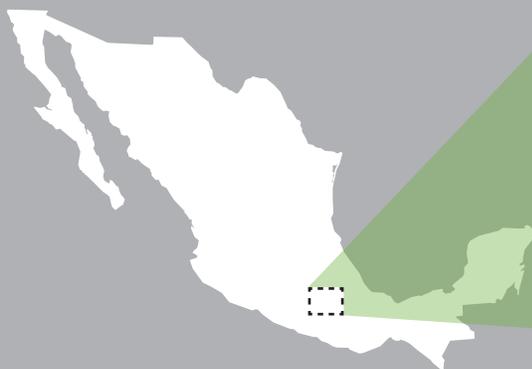
Descripción: El proyecto consiste en la construcción de una autopista de dos carriles de circulación entre Atacomulco, Estado de México y la autopista México-Querétaro, como parte del Arco Norte de la Ciudad de México.

Beneficios: La obra reducirá tiempos de recorrido y costos de transporte y mejorará el nivel de servicio y seguridad de los usuarios que no tendrán que ingresar a la Ciudad de México en recorridos de largo itinerario entre pares de origen y destino en todo el país.

Impacto regional: Esta obra integrará a la región occidente del Estado de México y del país con la región centro al contar con una vía rápida y segura que facilite la comercialización de los productos agrícolas, industriales, textiles y artesanales de esta región, lo que impulsará el desarrollo económico, industrial y social al tener acceso a los ejes troncales que comunican esta región con el resto del país.



Croquis de ubicación



Durango - Mazatlán

Longitud:

232 km.

Corredor:

Mazatlán–Matamoros.

Monto de inversión:

17,796.0 mdp.

Ubicación:

Estados de Durango y Sinaloa.

Tránsito esperado:

4,500 vehículos al día.

Esquema:

Obra pública pagada con recursos no presupuestales.

Inicio de construcción:

Junio de 2007.

Tiempo de construcción:

60 meses.

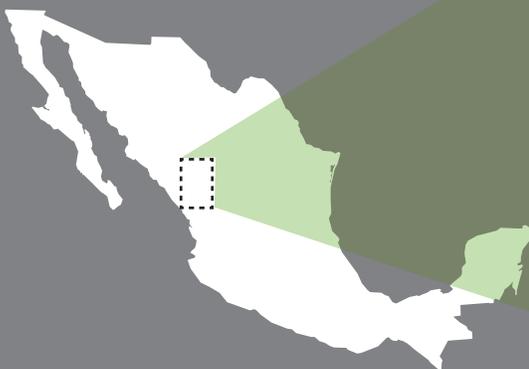
Descripción: El proyecto consiste en la construcción de una autopista de 12 metros de ancho de corona para alojar dos carriles de circulación, excepto en un tramo central de 7.7 km. que será de 4 carriles. La carretera contará con 63 túneles, el más largo de ellos "El Sinaloense", de 2,660 metros, así como 115 estructuras con longitudes que van desde los 15 a los 1,124 metros. La más importante de ellas es el Puente Baluarte, que será el puente atirantado más largo de Latinoamérica.

Beneficios: Esta obra permitirá atravesar la Sierra Madre Occidental con significativos aumentos de la seguridad y reducciones de tiempo de recorrido y costos de operación para los usuarios.

Impacto regional: Ofrecerá una conexión directa de la región noreste del país a la costa del Pacífico, con lo que fomentará la actividad económica, el comercio y turismo de todo el norte de México y con ello contribuirá al desarrollo económico y comercial de Durango, Sinaloa y los estados del norte del país.



Croquis de ubicación



Ávila Camacho - Tihuatlán

Longitud:

47.4 km.

Corredor:

México-Tuxpam.

Monto de inversión:

2,700.0 mdp.

Ubicación:

Estados de Puebla y Veracruz.

Tránsito esperado:

5,800 vehículos al día.

Esquema:

Obra pública pagada con recursos no presupuestales.

Inicio de construcción:

Julio de 2004.

Tiempo de construcción:

24 meses.

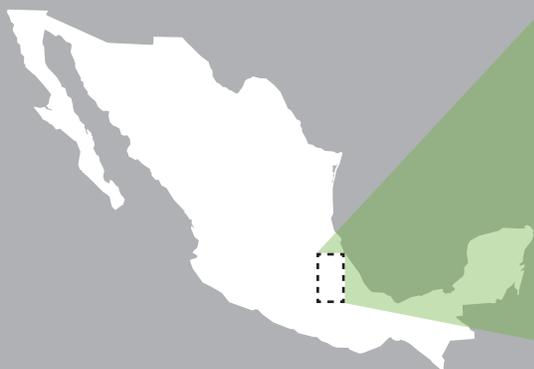
Descripción: El proyecto forma parte de la carretera México-Tuxpam y consiste en construir una autopista de dos carriles de circulación entre Ávila Camacho y Tihuatlán, al noreste del estado de Puebla y noroeste del estado de Veracruz.

Beneficios: La obra reducirá el tiempo de recorrido entre el centro del país y el Golfo de México en 1.5 horas, reducirá los costos de operación vehicular y proporcionará seguridad y economía a los usuarios.

Impacto regional: Con este proyecto, Tuxpam se convertirá en el puerto más cercano a la capital de la República y a la región centro del país, por lo que se detonará su desarrollo y el de la región norte del estado. Puebla contará con una conexión directa al puerto de Tuxpam y a la frontera, Tamaulipas facilitará su comunicación con el centro del país e Hidalgo podrá convertirse en un centro logístico con conexiones a todo México. Además, esta obra ofrecerá un derecho de vía de altas especificaciones para gasoductos y fibra óptica.



Croquis de ubicación



Libramiento de Reynosa

Longitud:

12.8 km.

Corredor:

Mazatlán-Matamoros.

Monto de inversión:

370.0 mdp.

Ubicación:

Estado de Tamaulipas.

Tránsito esperado:

5,000 vehículos al día.

Esquema:

Obra pública pagada con recursos no presupuestales

Inicio de construcción:

2008.

Tiempo de construcción:

18 meses.

Descripción: El proyecto consiste en terminar la construcción del Libramiento de Reynosa, que se inicia al poniente de Reynosa, sobre la carretera libre Monterrey-Reynosa y termina en la carretera Matamoros-Reynosa, en el entronque con la autopista del mismo nombre. Se trata de una autopista de cuota de dos carriles de circulación.

Beneficios: Evitar el tránsito de vehículos de carga por el centro de la ciudad de Reynosa; disminuir los costos de operación y tiempos de recorrido y agilizar el acceso al Puente Internacional Reynosa-Pharr. El libramiento contará con un centro de control de tráfico que ofrecerá un monitoreo y servicios de información al usuario para incrementar la seguridad y el nivel de servicio del sistema.

Impacto regional: Junto con la construcción de otras obras en la región, el libramiento contribuirá a una mejor integración y al equilibrio en la distribución de la demanda en el sistema de puentes internacionales Reynosa-Pharr, Reynosa-Hidalgo, Reynosa-Anzaldúas y Río Bravo-Donna, con lo que se fortalecerá la infraestructura de transporte para el comercio internacional.



Croquis de ubicación



Acceso a Puente Internacional “Las Flores”

Longitud:

1.8 km. de construcción.

Corredor:

Fuera de corredor.

Monto de inversión:

30 mdp.

Ubicación:

Estado de Tamaulipas.

Tránsito esperado:

200 vehículos al día.

Esquema:

Obra pública.

Fecha de inicio de construcción:

Marzo de 2010.

Tiempo de construcción:

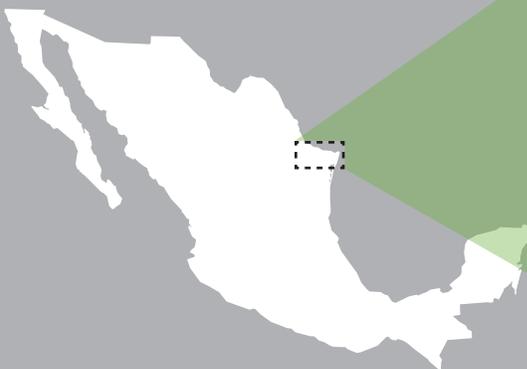
6 meses, previsto terminar en septiembre de 2010.

Descripción: El proyecto consiste en la construcción de un acceso de 1.8 km. de concreto hidráulico de dos carriles de circulación y refuerzo del bordo de protección en 0.8 km. para conectar la autopista Reynosa–Matamoros con el Puerto Fronterizo y el Puente Internacional “Las Flores”, en Nuevo Progreso, Tamaulipas.

Beneficios: El acceso proporcionará una vía de comunicación con mejores estándares de seguridad al flujo de carga y de autobuses que circula por el actual camino de terracería, por lo que aumentará la eficiencia del cruce fronterizo de personas y mercancías.

Impacto regional: La obra potenciará el desarrollo económico e industrial de la zona al mejorar las condiciones de accesibilidad al puerto fronterizo y el puente internacional.

Croquis de ubicación



Entronque Brecha 112

Longitud:

Entronque.

Corredor:

Mazatlán–Matamoros.

Monto de inversión:

75 mdp.

Ubicación:

Estado de Tamaulipas.

Tránsito esperado:

2,751 vehículos al día.

Esquema:

Obra pública.

Fecha de inicio de construcción:

Marzo de 2010.

Tiempo de construcción:

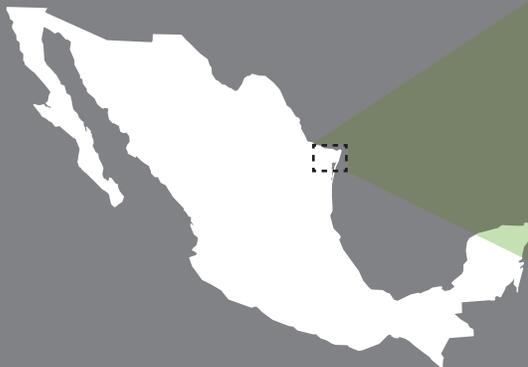
6 meses.

Descripción: El proyecto consiste en la construcción como obra pública de un entronque en el acceso al Puente Internacional Río Bravo–Donna.

Beneficios: La obra forma parte del nuevo Puente Internacional Río Bravo–Donna y tendrá por objetivo darle acceso directo desde la autopista Reynosa–Matamoros.

Impacto regional: Como parte del proyecto del puente Río Bravo–Donna, el entronque favorecerá el crecimiento económico y el desarrollo de la región al ofrecer mejores condiciones logísticas y de transporte desde y hacia EUA.

Croquis de ubicación





Obras adjudicadas por iniciar



Libramiento de Chihuahua

Longitud:

42 km.

Corredor:

Querétaro-Ciudad Juárez.

Monto de inversión:

1,229.5 mdp.

Ubicación:

Estado de Chihuahua.

Tránsito esperado:

8,000 vehículos al día.

Esquema:

Concesión otorgada a Hermes Infraestructura.

Inicio de construcción:

Enero de 2010.

Tiempo de construcción:

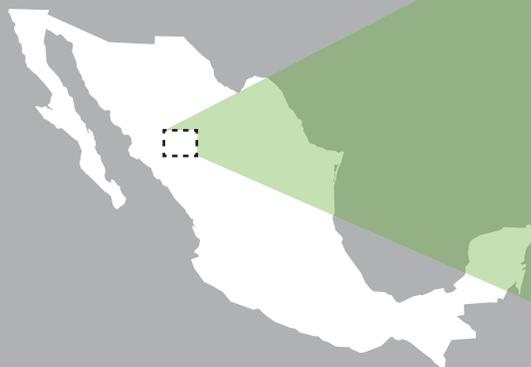
18 meses.

Descripción: El proyecto consiste en la construcción de un libramiento de dos carriles de circulación al oriente de la ciudad de Chihuahua. La obra se inicia en el sureste de la ciudad de Chihuahua, sobre la carretera Jiménez-Chihuahua, y concluye al norte, sobre la autopista Chihuahua-Sacramento.

Beneficios: El libramiento agilizará la circulación del tránsito de largo itinerario que circula a través del corredor Querétaro-Ciudad Juárez, evitando el paso por la ciudad de Chihuahua, lo que permitirá descongestionar las vialidades urbanas, reducir la contaminación ambiental y reducir los costos del transporte de carga.

Impacto regional: La obra busca detonar el desarrollo industrial y habitacional de la zona bajo un esquema de ordenamiento urbano-regional, mejorando la conectividad de la región centro-norte de México con Estados Unidos.

Croquis de ubicación



Ejutla de Crespo - Puerto Escondido (Ventanilla - Barranca Larga)

Longitud:

104 km.

Corredor:

Oaxaca-La Costa.

Monto de inversión:

4,646.3 mdp.

Ubicación:

Estado de Oaxaca.

Tránsito esperado:

4,036 vehículos al día.

Esquema:

Concesión otorgada a Grupo OMEGA.

Fecha de licitación:

25 de noviembre de 2008 (Fallo).

Tiempo de construcción:

30 meses.

Descripción : El proyecto consiste en la construcción de una autopista de dos carriles de circulación entre Barranca Larga, al sur de Ejutla de Crespo y Ventanilla al oriente de Puerto Escondido.

Beneficios: Esta carretera disminuirá los tiempos de recorrido y costos de transporte de los flujos de carga y pasaje entre la capital y la costa de Oaxaca. La carretera también aumentará la seguridad de los recorridos y permitirá explotar mejor el potencial turístico de la costa oaxaqueña.

Impacto regional: Esta obra ofrecerá una comunicación rápida y segura entre la capital del estado de Oaxaca y la costa del Pacífico, y en particular, los destinos turísticos de Puerto Escondido, Puerto Ángel y Huatulco, por lo que contribuirá a promover un nuevo corredor de desarrollo turístico y a ofrecer mejores empleos y condiciones de vida para la población de la región.

Croquis de ubicación



Encarnación de Díaz - San Juan de los Lagos

Longitud:

22 km.

Corredor:

Fuera de corredor.

Monto de inversión:

387.0 mdp.

Ubicación:

Estado de Jalisco.

Tránsito esperado:

2,950 vehículos al día.

Esquema:

Aprovechamientos de Activos
Paquete Centro-Occidente concesionado a Red
de Carreteras de Occidente.

Inicio de construcción:

Abril de 2010.

Tiempo de construcción:

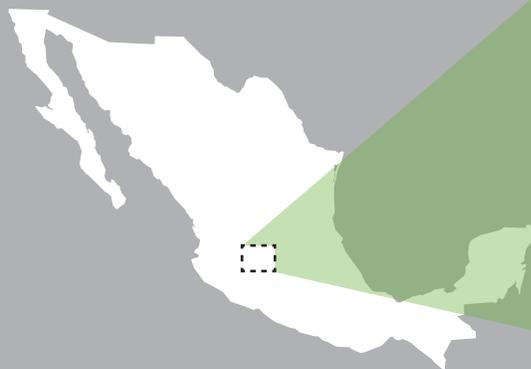
12 meses.

Descripción: El proyecto consiste en construir una carretera de dos carriles de circulación y 18 km. de longitud entre el entronque El Desperdicio, cercano a San Juan de los Lagos y el entronque Encarnación de Díaz, en el estado de Jalisco.

Beneficios: Esta obra reducirá el tiempo de recorrido entre Guadalajara y Aguascalientes. De igual forma, permitirá reducir los costos de operación y aumentar la seguridad de la circulación.

Impacto regional: La obra impulsará el desarrollo económico del centro del país, al facilitar la comunicación entre Guadalajara, los altos de Jalisco y Aguascalientes.

Croquis de ubicación



Ampliación Guadalajara - Zapotlanejo

Longitud:

26 km.

Corredor:

Manzanillo-Tampico con ramal a
Lázaro Cárdenas y Ecuandureo.

Monto de inversión:

772.0 mdp.

Ubicación:

Estado de Jalisco.

Tránsito esperado:

13,100 vehículos al día.

Esquema a utilizar:

Aprovechamientos de Activos
Paquete Centro-Occidente concesionado a
Red de Carreteras de Occidente.

Inicio de construcción:

Segundo semestre de 2010.

Tiempo de construcción:

12 Meses.

Descripción: El proyecto consiste en la modernización a seis carriles de la carretera de cuota Guadalajara-Zapotlanejo con una longitud de 16.5 km. de longitud, incluyendo la ampliación y reforzamiento del puente Fernando Espinosa.

Beneficios: La obra generará ahorros en tiempos de recorrido y costos de operación vehicular y mejorará la circulación en la periferia de Guadalajara, para beneficio de usuarios tanto en recorridos locales y suburbanos como de largo itinerario.

Impacto regional: Una mejor y más rápida comunicación de acceso a la ciudad de Guadalajara desde las autopistas Zapotlanejo-Lagos de Moreno y Maravatío-Zapotlanejo y consolidación de la ciudad como uno de los principales nodos de comunicación en el occidente de México.

Croquis de ubicación



Zacapu - Entronque Autopista Maravatío - Zapotlanejo

Longitud:

16.6 km.

Corredor:

Fuera de corredor.

Monto de inversión:

255.3 mdp.

Ubicación:

Estado de Michoacán.

Tránsito esperado:

2,500 vehículos al día.

Esquema a utilizar:

Aprovechamientos de Activos
Paquete Centro-Occidente concesionado a
Red de Carreteras de Occidente.

Inicio de construcción:

Abril de 2010.

Tiempo de construcción:

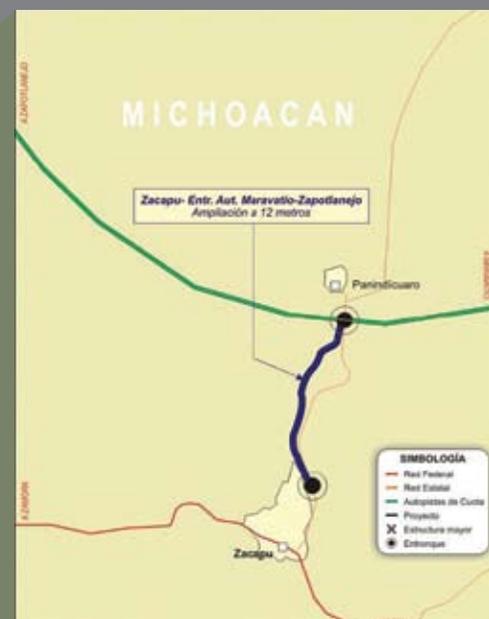
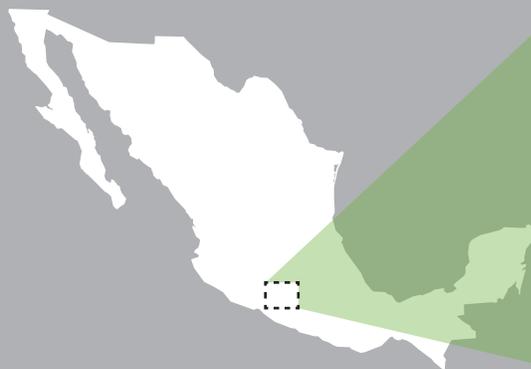
12 meses.

Descripción: El proyecto consiste en la ampliación de siete a 12 metros de la carretera Zacapu-entronque Autopista Maravatío-Zapotlanejo incluyendo la construcción de un cuerpo nuevo a dos carriles con 12 metros de ancho de corona y 8.7 km. de longitud.

Beneficios: La obra comunicará la zona urbana de Zacapu con la autopista México-Guadalajara y aumentará la accesibilidad del complejo industrial ya existente en la zona, reduciendo sus costos de transporte y aumentando su potencial como polo de desarrollo regional.

Impacto regional: El acceso mejorará las conexiones de Zacapu a Morelia, Uruapan y Zamora de Hidalgo, así como al puerto de Lázaro Cárdenas y a otros mercados en el centro del país.

Croquis de ubicación



Entronque El Salvador - Límite de Estados Jal./Ags.

Longitud:

4 km.

Corredor:

Manzanillo-Tampico con ramal a Lázaro Cárdenas y Ecuandureo.

Monto de inversión:

42.3 mdp.

Ubicación:

Estados de Jalisco y Aguascalientes.

Esquema utilizado:

Aprovechamientos de Activos
Paquete Centro-Occidente concesionado
a Red de Carreteras de Occidente.

Fecha de inicio de reconstrucción:

Junio de 2009.

Tiempo de reconstrucción:

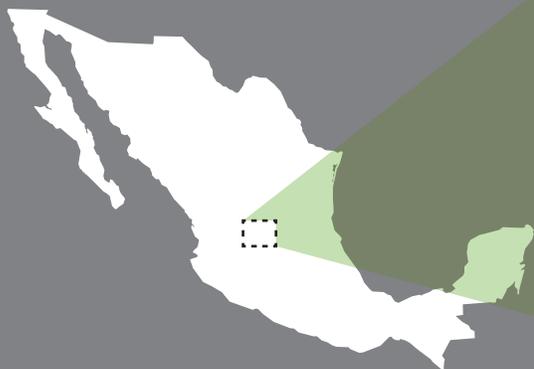
7 meses.

Descripción: El proyecto consiste en la reconstrucción de la superficie de rodamiento, incluyendo el mejoramiento del señalamiento horizontal y vertical del entronque El Salvador al conectar con la carretera federal León-Aguascalientes con límite de estados de Jalisco y Aguascalientes.

Beneficios: Esta obra contribuye a mejorar el tránsito y la seguridad de los usuarios locales y de largo itinerario, así como el desplazamiento de mercancías en un menor tiempo y a un menor costo de operación.

Impacto regional: Este entronque fortalecerá las actividades económicas de la zona, impulsando el crecimiento de los parques industriales, al proporcionar infraestructura de altas especificaciones que facilite el flujo vehicular del autotransporte de carga.

Croquis de ubicación



Libramiento de Mazatlán

Longitud:

38 km.

Corredor:

México-Nogales con ramal a Tijuana.

Monto de inversión:

1,587.0 mdp.

Ubicación:

Estado de Sinaloa.

Tránsito esperado:

6,500 vehículos al día.

Esquema:

Aprovechamientos de Activos
Paquete Pacífico Norte concesionado a IDEAL.

Inicio de construcción:

Marzo de 2010.

Tiempo de construcción:

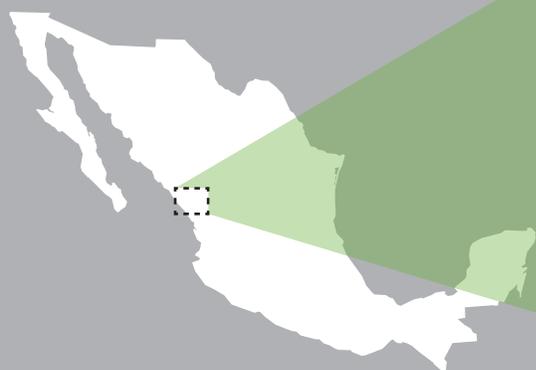
24 meses.

Descripción: El proyecto se ubica al noreste de Mazatlán y constituye el extremo sur de la autopista Mazatlán-Culiacán. El libramiento de Mazatlán tendrá una sección tipo A4 para alojar cuatro carriles de circulación y se desarrollará entre Villa Unión y la salida de la ciudad hacia el norte. Además incluye los ramales Aeropuerto y Mazatlán centro.

Beneficios: El libramiento generará significativos ahorros en tiempos de recorrido y costos de operación vehicular, tanto para usuarios locales y turistas que lleguen al aeropuerto de Mazatlán como para el tránsito de largo itinerario.

Impacto regional: El libramiento detonará el desarrollo turístico de la zona norte de Mazatlán al proveer una comunicación directa entre esa zona y el aeropuerto de la ciudad. Adicionalmente ofrecerá un enlace de alta calidad al tránsito proveniente de las autopistas Mazatlán-Durango y Tepic-Villa Unión con destinos hacia el norte de Sinaloa y Sonora.

Croquis de ubicación



Libramiento de Culiacán

Longitud:

22 km.

Corredor:

México-Nogales con ramal a Tijuana.

Monto de inversión:

1,591.0 mdp.

Ubicación:

Estado de Sinaloa.

Tránsito esperado:

5,300 vehículos al día.

Esquema:

Aprovechamientos de Activos

Paquete Pacífico Norte concesionado a IDEAL.

Inicio de construcción:

Marzo de 2010.

Tiempo de construcción:

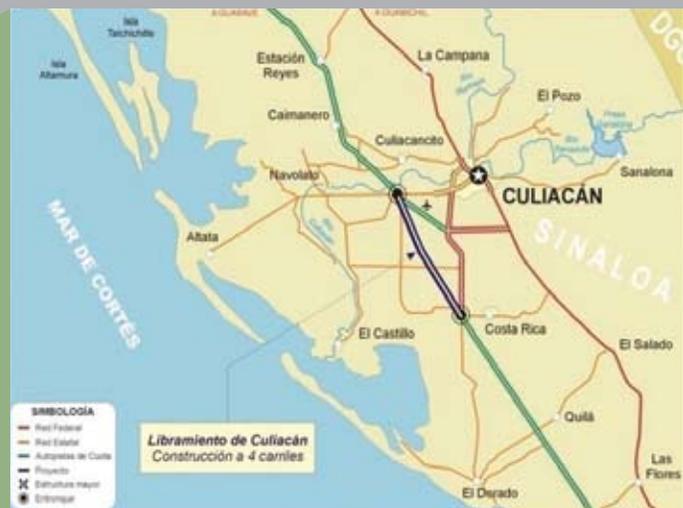
15 meses.

Descripción: El proyecto se ubica al suroeste de la ciudad de Culiacán y conectará las autopistas Mazatlán-Culiacán y Culiacán-Los Mochis con una carretera nueva de cuatro carriles de circulación.

Beneficios: La construcción del libramiento de Culiacán asegurará la continuidad de los recorridos del tránsito de largo itinerario, que ya no deberá circular por las vialidades de la periferia de la ciudad. El libramiento generará ahorros en tiempos de recorrido y costos de operación vehicular y mejorará el nivel de servicio ofrecido tanto a los usuarios locales como a los de largo itinerario.

Impacto regional: El libramiento evitará el paso del tránsito de largo itinerario por Culiacán y dará continuidad a los flujos vehiculares del principal corredor carretero del noroeste del país, con lo que contribuirá al desarrollo turístico y a la competitividad de las exportaciones agroindustriales de la región.

Croquis de ubicación





Culminación de licitaciones en proceso



Libramiento de Ciudad Valles / Tamuín

Longitud:

49.5 km.

Corredor:

Manzanillo-Tampico con ramal a Lázaro Cárdenas y Ecuandureo.

Monto de inversión:

1,500.0 mdp.

Ubicación:

Estado de San Luis Potosí.

Tránsito esperado:

2,200 vehículos al día.

Esquema:

Concesión.

Fecha de licitación:

Entrega de ofertas en junio 2010.

Tiempo de construcción:

24 meses

Descripción: El proyecto consiste en la construcción de un libramiento de 50 km. de longitud tipo A2 con dos carriles de circulación. El proyecto incluye 4 puentes, 19 pasos inferiores vehiculares y 5 entronques.

Beneficios: El proyecto generará ahorros en los tiempos de recorrido de los usuarios de largo itinerario, reducción de costos de operación vehiculares, aumento de la seguridad vial tanto dentro como fuera de la ciudad y una comunicación más expedita entre el centro del país y Tampico.

Impacto regional: Esta obra complementará las acciones que se realizan en el corredor Manzanillo-Tampico para mejorar la comunicación entre el Pacífico y el centro del país con el Golfo de México. En particular, proporcionará un acceso eficiente al puerto de Tampico/Altamira, con lo que expandirá su hinterland en el centro de México.

Croquis de ubicación



Acceso a Puente Internacional “Los Tomates”

Longitud:

2 Pasos Superiores Vehiculares (PSV).

Corredor:

Mazatlán-Matamoros.

Monto de inversión:

400.0 mdp.

Ubicación:

Municipio de Matamoros en el estado de Tamaulipas.

Tránsito esperado:

4,400 vehículos al día.

Esquema a utilizar:

Aprovechamiento de activos
Paquete Noreste.

Fecha probable de licitación:

Entrega de ofertas el 19 de febrero de 2010.

Tiempo de construcción:

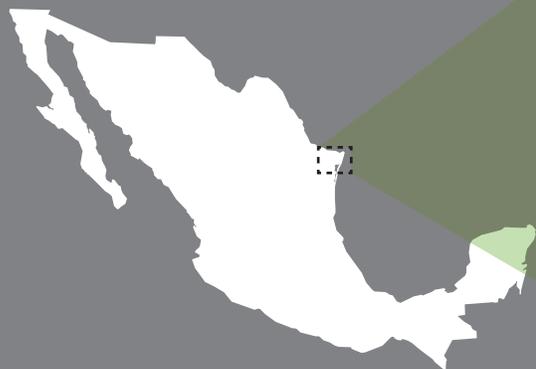
16 meses.

Descripción: El proyecto consiste en la construcción de dos pasos a desnivel para alojar 4 carriles de circulación, de 160 y 509 metros de longitud, así como la reconstrucción de 1.8 km. de pavimento en la avenida Acción Cívica, de 8 carriles de circulación.

Beneficios: Esta obra dará un acceso directo al Puente Internacional Los Tomates al evitar tres cruces a nivel en la zona urbana de Matamoros, lo que junto con la modernización de la avenida Acción Cívica permitirá contar con una vía de altas especificaciones que reducirá los tiempos de cruce y los costos de operación del transporte.

Impacto regional: El acceso favorecerá la consolidación de Matamoros como un nodo logístico y de servicio en el noreste del país, lo que favorecerá la competitividad y el desarrollo económico de esa región.

Croquis de ubicación



Libramiento de Reynosa

Longitud:

30.3 km.

Corredor:

Mazatlán-Matamoros.

Monto de inversión:

751.0 mdp.

Ubicación:

Estado de Tamaulipas.

Tránsito esperado:

5,000 vehículos al día.

Esquema:

Aprovechamiento de Activos
Paquete Noreste.

Inicio de construcción:

Junio de 2010.

Tiempo de construcción:

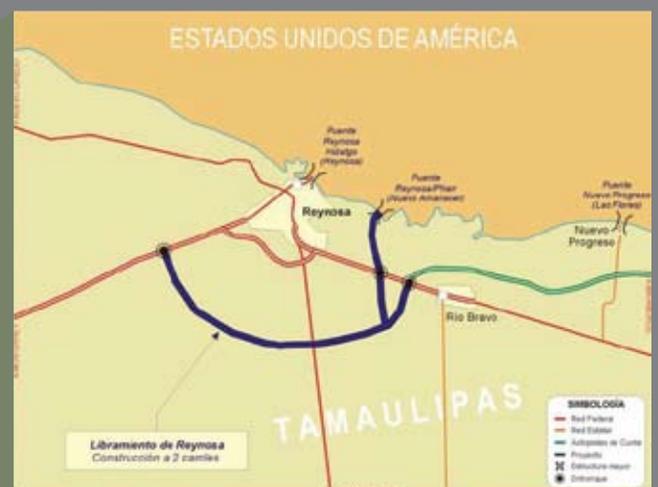
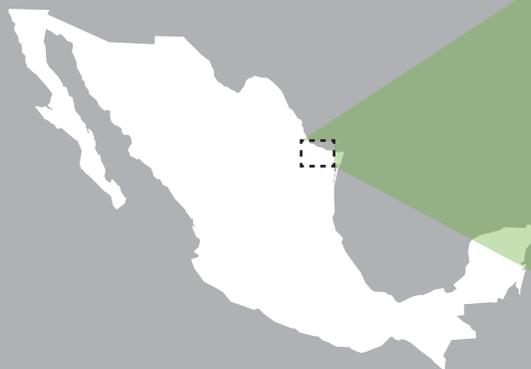
18 meses.

Descripción: El proyecto consiste en terminar la construcción del libramiento de Reynosa, que se inicia al poniente de Reynosa, sobre la carretera libre Monterrey-Reynosa y termina en la carretera Matamoros-Reynosa, en el entronque con la autopista del mismo nombre. Se trata de una autopista de cuota de dos carriles de circulación.

Beneficios: Evitar el tránsito de vehículos de carga por el centro de la ciudad de Reynosa; disminuir los costos de operación y tiempos de recorrido y agilizar el acceso al Puente Internacional Reynosa-Pharr. El libramiento contará con un centro de control de tráfico que ofrecerá un monitoreo y servicios de información al usuario para incrementar la seguridad y el nivel de servicio del sistema.

Impacto regional: Junto con la construcción de otras obras en la región, el libramiento contribuirá a una mejor integración y al equilibrio en la distribución de la demanda en el sistema de puentes internacionales Reynosa-Pharr, Reynosa-Hidalgo, Reynosa-Anzaldúas y Río Bravo-Donna, con lo que se fortalecerá la infraestructura de transporte para el comercio internacional.

Croquis de ubicación



Libramiento ferroviario de Matamoros

Longitud:

Libramiento 10 km.
Puente 0.56 km.

Corredor:

Mazatlán-Matamoros.

Monto de inversión:

450.0 mdp.

Ubicación:

Matamoros, Tamaulipas.

Tránsito esperado:

10 trenes/día.

Esquema:

Aprovechamiento de Activos
Paquete Noreste.

Fecha probable de inicio de obras:

Julio de 2010.

Tiempo de construcción:

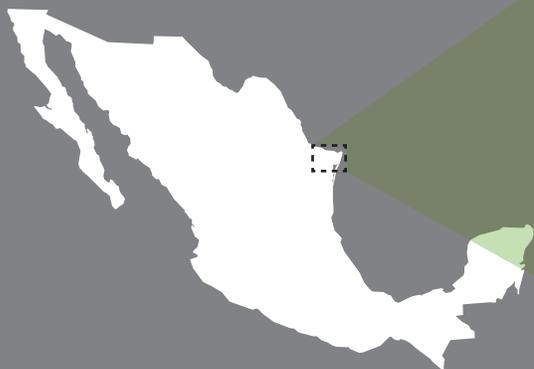
18 meses.

Descripción: El proyecto consiste en la construcción de un nuevo libramiento ferroviario al poniente de la ciudad de Matamoros de 10 km. de longitud, así como de la parte mexicana del nuevo Puente Internacional Brownsville-Matamoros, con una longitud de 0.56 km.

Beneficios: Reducir los tiempos y costos del cruce fronterizo del transporte, tanto ferroviario como del autotransporte de carga y de pasajeros y agilizar los cruces de vehículos ligeros y de peatones por el centro de Matamoros a través de un carril SENTRI.

Impacto regional: El puente internacional ferroviario Brownsville-Matamoros es clave para el transporte intermodal transfronterizo entre México y Estados Unidos y para reconvertir infraestructura existente en el centro de Matamoros.

Croquis de ubicación



Libramiento Sur de Guadalajara

Longitud:

111 km.

Corredor:

México–Nogales con ramal a Tijuana.

Monto de inversión:

5,400 mdp.

Ubicación:

Estado de Jalisco.

Tránsito esperado:

7,300 vehículos al día.

Esquema:

Aprovechamiento de Activos
Paquete Pacífico Sur.

Fecha probable de licitación:

Entrega de ofertas en el segundo semestre de
2010.

Tiempo de construcción:

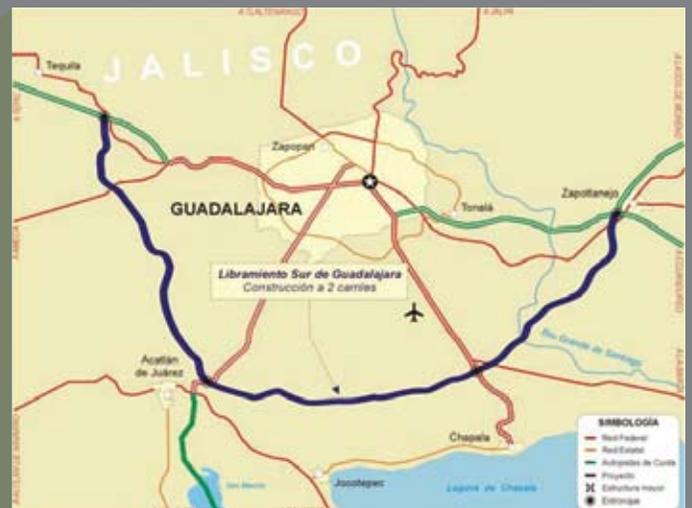
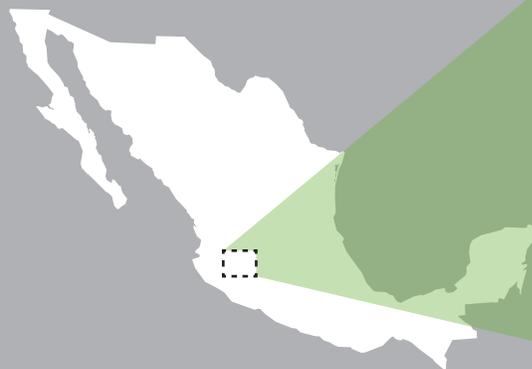
24 meses.

Descripción: El libramiento permitirá que el tránsito de largo itinerario deje de circular por la zona urbana de Guadalajara. La obra consta de tres tramos; el tramo I se inicia en el entronque Zapotlanejo y termina en el entronque Chapala, con la carretera Guadalajara-Chapala; el tramo II se inicia en el entronque Chapala y termina en el entronque Santa Cecilia, con la autopista Guadalajara-Colima. En este punto se inicia el tramo III, que concluye en la autopista Guadalajara-Tepic, en el entronque El Arenal.

Beneficios: El libramiento generará ahorros en tiempos de recorrido y costos de operación vehicular. Beneficiará la circulación en la zona urbana de Guadalajara y abatirá los niveles de contaminación. También garantizará una circulación rápida, fluida y segura de los vehículos en recorridos de largo itinerario.

Impacto regional: El libramiento dotará a Guadalajara de un cinturón que, además de facilitar la circulación a través de la mancha urbana, le proporcionará una valiosa plataforma para la localización de plantas industriales, centros logísticos y de distribución, plataformas intermodales, etc., que contribuirán a la actividad económica, el empleo y la competitividad de la región occidente del país.

Croquis de ubicación



Libramiento de Tepic

Longitud:

30 km.

Corredor:

México-Nogales con ramal a Tijuana.

Monto de inversión:

1,500.0 mdp.

Ubicación:

Estado de Nayarit.

Tránsito esperado:

11,270 vehículos al día.

Esquema:

Aprovechamiento de Activos
Paquete Pacífico Sur.

Fecha probable de licitación:

Entrega de ofertas en el segundo semestre de
2010.

Tiempo de construcción:

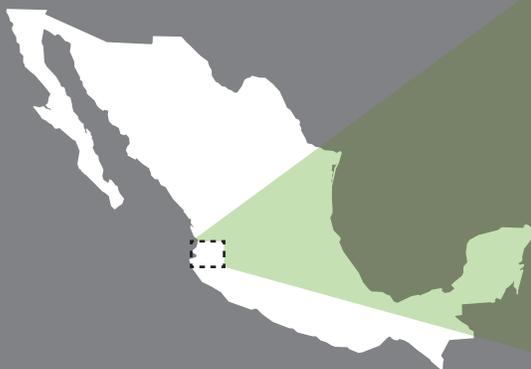
18 meses.

Descripción: El proyecto consiste en construir un tramo carretero de dos carriles de circulación, al norte de la ciudad de Tepic, para dar continuidad a la circulación del tránsito a lo largo del corredor México–Nogales con ramal a Tijuana. El libramiento se inicia en el cruce con la carretera federal Guadalajara–Tepic y termina en el entronque con la autopista Tepic–Villa Unión.

Beneficios: El libramiento generará ahorros en tiempos de recorrido y costos de operación vehicular. Además beneficiará a los residentes de Tepic al evitar la circulación del tránsito de largo itinerario por las vialidades urbanas.

Impacto regional: Al facilitar el tránsito de largo itinerario entre el centro y el noroeste del país, el libramiento apuntalará las actividades agropecuarias, turísticas y comerciales en el occidente del país.

Croquis de ubicación



Autopista Tepic - Compostela

Longitud:

40 km.

Corredor:

Fuera de corredor.

Monto de inversión:

1,620.0 mdp.

Ubicación:

Estado de Nayarit.

Tránsito esperado:

2,800 vehículos al día.

Esquema:

Aprovechamiento de Activos
Paquete Pacífico Sur.

Fecha probable de licitación:

Entrega de ofertas en el segundo semestre de
2010.

Tiempo de construcción:

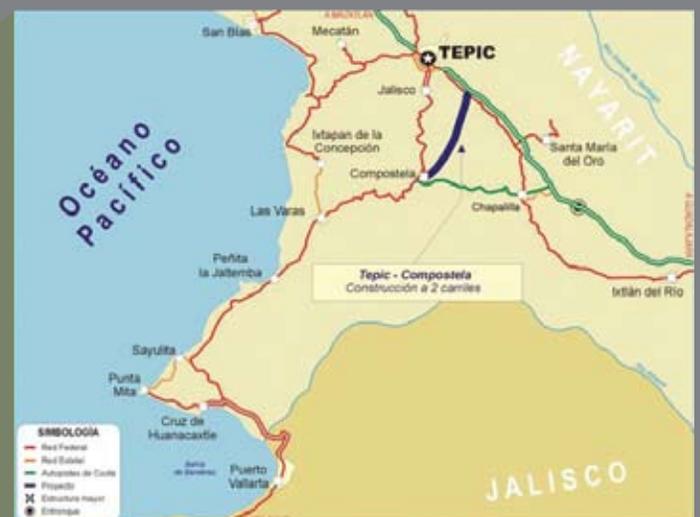
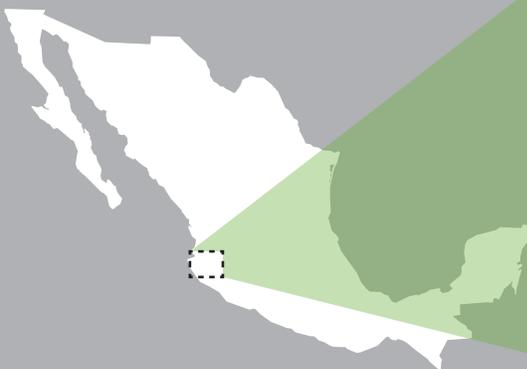
18 meses.

Descripción: El proyecto consiste en la construcción de una carretera nueva de dos carriles de circulación con una longitud de 26 km. entre la zona urbana de Tepic, Nayarit y la nueva carretera de acceso a Puerto Vallarta.

Beneficios: Este tramo conectará a Tepic y Compostela con una ruta de altas especificaciones que permitirá ahorros en tiempos de viaje y costos de operación. La autopista mejorará el nivel de servicio ofrecido a los usuarios al posibilitar una circulación rápida, fluida y segura de los vehículos.

Impacto regional: La autopista facilitará el acceso a los centros turísticos de la Riviera Nayarita y Puerto Vallarta, desde Tepic y puntos ubicados al norte de esta ciudad, por lo que promoverá el desarrollo turístico y la generación de empleos en la región.

Croquis de ubicación



Autopista Mitla - Entronque Tehuantepec II

Longitud:

169.2 km.

Corredor:

Puebla-Oaxaca-Ciudad Hidalgo.

Monto de inversión:

7,372.0 mdp.

Ubicación:

Estado de Oaxaca.

Tránsito esperado:

2,000 vehículos al día.

Esquema:

Proyecto de Prestación de Servicios (PPS).

Fecha probable de licitación:

Entrega de ofertas en febrero de 2010.

Tiempo de construcción:

40 meses.

Descripción: El proyecto consiste en modernizar y ampliar, construir, explotar, operar, conservar y mantener la carretera de jurisdicción federal Mitla-Entronque Tehuantepec II, de 169 km. de longitud, en el estado de Oaxaca.

Beneficios: La autopista comunicará a la ciudad de Oaxaca con el Istmo de Tehuantepec y regiones aledañas. Impulsará el desarrollo económico con alto impacto en la región y en las comunidades ubicadas en su zona de influencia y en las regiones que comunica. La obra beneficiará a la zona del Istmo de Tehuantepec a la que dotará de un acceso de alta especificación a la capital de Oaxaca.

Impacto regional: Permitirá una mejor conectividad del puerto industrial de Salina Cruz con el centro del estado de Oaxaca. Facilitará el acceso a la zona del Istmo de Tehuantepec y contribuirá a dar un mejor acceso a la zona mixe del noreste de Oaxaca.

Croquis de ubicación





Obras vinculadas con concesiones existentes



Autopista Guadalajara - Colima (Sayula-Lím. Edos Jal./Col.)

Longitud:

60 km.

Corredor:

Manzanillo-Tampico con ramal a Lázaro Cárdenas y Ecuandureo.

Monto de inversión:

4,000.0 mdp.

Ubicación:

Estado de Jalisco.

Tránsito esperado:

7,000 vehículos al día.

Esquema a utilizar:

Obra pública a pagar con recursos no presupuestales.

Fecha probable de licitación:

1er. Semestre de 2010 (Primera parte).

Tiempo de construcción:

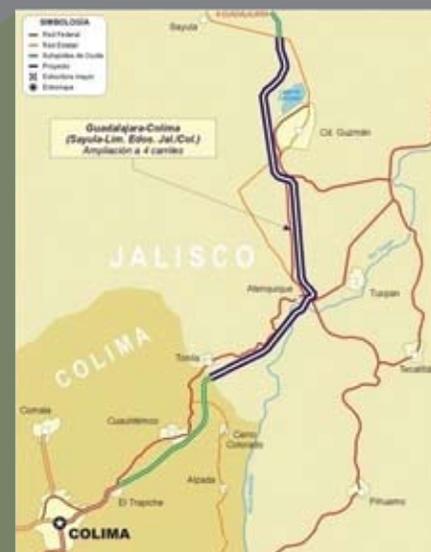
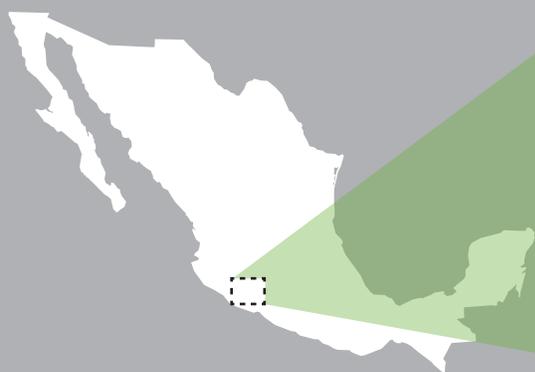
24 meses.

Descripción: El proyecto consiste en terminar la ampliación a cuatro carriles de la autopista Guadalajara-Colima, mediante la construcción de un cuerpo paralelo al existente, de 10.5 metros de ancho de corona entre Sayula y el límite de los estados de Jalisco y Colima. El proyecto incluye la ampliación de los puentes Atenquique I y Atenquique II.

Beneficios: La ampliación de la autopista generará importantes ahorros en costos de operación vehicular y tiempos de recorrido de los usuarios. La construcción de un cuerpo paralelo al existente aumentará la seguridad y confort de los recorridos, y asegurará que el puerto de Manzanillo cuente con una comunicación eficiente hacia el centro del país.

Impacto Regional: Además de contribuir a la modernización del corredor Manzanillo-Tampico, el proyecto apoyará la consolidación de Manzanillo como un polo industrial, portuario y turístico de primera importancia y facilitará la actividad económica en el corredor Colima-Ciudad Guzmán.

Croquis de ubicación



Libramiento Poniente de San Luis Potosí

Longitud:

31 km.

Corredor:

Manzanillo-Tampico.

Monto de inversión:

1,650.0 mdp.

Ubicación:

Estado de San Luis Potosí.

Tránsito esperado:

5,000 vehículos al día.

Esquema:

Obra vinculada a la concesión del Libramiento Oriente de San Luis Potosí otorgada a Mexicana de Técnicos en Autopistas.

Inicio de construcción:

1er. Semestre de 2010.

Tiempo de construcción:

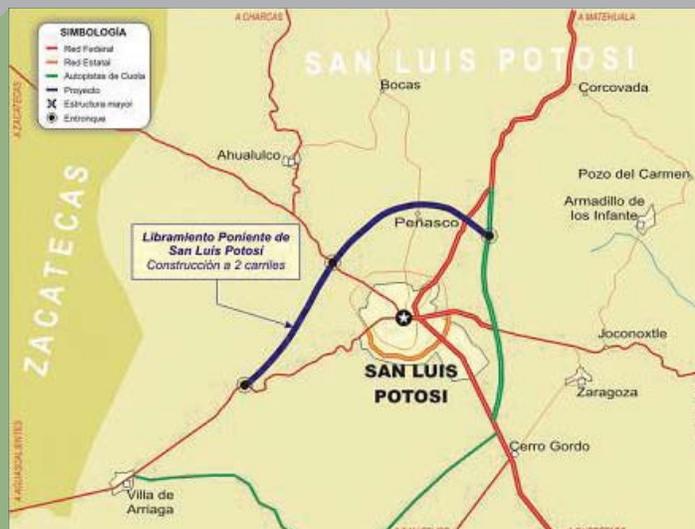
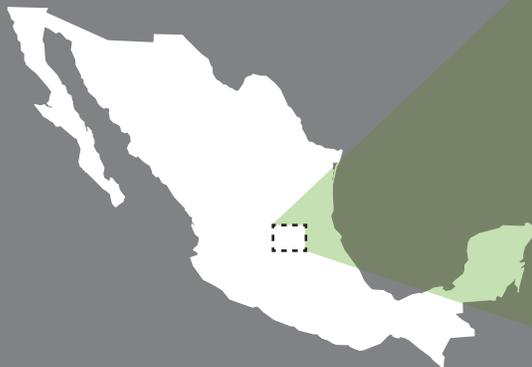
24 meses.

Descripción: El proyecto consiste en la construcción de un libramiento de dos carriles de circulación con acotamientos laterales, que en una primera etapa se desarrollará entre la carretera San Luis Potosí-Zacatecas y el Libramiento Oriente de San Luis Potosí.

Beneficios: El Libramiento Poniente de San Luis Potosí forma parte de un circuito vial que liberará a la capital del estado del tránsito de largo itinerario con orígenes y destinos en el centro, occidente y norte del país, lo que permitirá un ahorro en los costos de transporte, el mejoramiento de la seguridad y el abatimiento de la contaminación en la capital del estado.

Impacto Regional: El libramiento enlazará las carreteras San Luis Potosí-Guadalajara, San Luis Potosí-Zacatecas y San Luis Potosí-Salttillo y conectará los corredores México-Nuevo Laredo y Manzanillo-Tampico, por lo que fortalecerá el intercambio económico y comercial de la región centro-occidente del país y consolidará a San Luis Potosí como un nodo de transporte y logística de primer nivel.

Croquis de ubicación



Libramiento de Playa del Carmen

Longitud:

23 km.

Corredor:

Peninsular de Yucatán.

Monto de inversión:

500.0 mdp.

Ubicación:

Estado de Quintana Roo.

Tránsito esperado:

4,000 vehículos al día.

Esquema:

Obra vinculada a la concesión de la autopista Kantunil-Cancún otorgada a Grupo ICA.

Inicio de construcción:

2do. Semestre de 2010.

Tiempo de construcción:

14 meses.

Descripción: El proyecto consiste en construir el libramiento de Playa del Carmen de cuatro carriles de circulación y una longitud de 23 km. al poniente de Playa del Carmen. El libramiento se ubica sobre la carretera federal Reforma Agraria-Puerto Juárez, que a su vez pertenece al corredor Peninsular de Yucatán.

Beneficios: La obra dará continuidad al tránsito de largo itinerario a su paso por Playa del Carmen, eliminará el actual cuello de botella y reducirá costos y tiempos de transporte para los usuarios.

Impacto regional: El libramiento mejorará la comunicación a lo largo de la Riviera Maya y propiciará un mayor desarrollo de la zona.

Croquis de ubicación



Xcan - Playa del Carmen

Longitud:

55 km.

Corredor:

Peninsular de Yucatán.

Monto de inversión:

1,000.0 mdp.

Ubicación:

Estado de Quintana Roo.

Tránsito esperado:

3,500 vehículos al día.

Esquema:

Obra vinculada a la concesión de la autopista Kantunil-Cancún otorgada a Grupo ICA.

Inicio de construcción:

2do. Semestre de 2010.

Tiempo de construcción:

14 meses.

Descripción: El proyecto consiste en construir el ramal Xcan–Playa del Carmen de la autopista Kantunil-Cancún, en el estado de Quintana Roo, con el objetivo de proporcionar un acceso directo desde Yucatán hacia Playa del Carmen y Tulum.

Beneficios: Esta obra acortará los recorridos interregionales entre Yucatán y la Riviera Maya, reduciendo tiempos de recorrido y costos de transporte.

Impacto regional: Este proyecto mejorará la conectividad de la red de carreteras de la Península de Yucatán, impulsará la actividad turística y económica de la Riviera Maya y contribuirá a descongestionar algunas vialidades de la región.

Croquis de ubicación



Pirámides - Peñón

Longitud:

16.4 km.

Corredor:

Fuera de corredor.

Monto de inversión:

960.0 mdp.

Ubicación:

Estado de México.

Tránsito esperado:

10,000 vehículos al día.

Esquema a utilizar:

Obra vinculada a la concesión de la autopista Ecatepec-Pirámides otorgada a PINFRA.

Inicio de construcción:

2do. Semestre de 2010.

Tiempo de construcción:

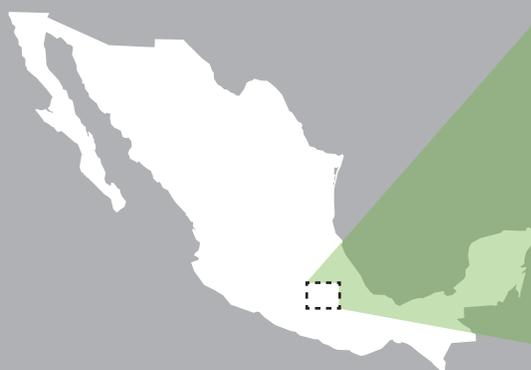
12 meses.

Descripción: El proyecto consiste en la construcción de una autopista de cuota de cuatro carriles de circulación a través del lago de Texcoco, que comunique las autopistas Peñón-Texcoco y Ecatepec-Pirámides.

Beneficios: El proyecto reducirá los costos de transporte de los usuarios que circulan por el oriente del Estado de México, reducirá el congestionamiento de las vialidades existentes y con ello las emisiones contaminantes de los vehículos.

Impacto regional: Ofrecerá una nueva alternativa de comunicación que mejorará la distribución de los flujos de transporte en el nororiente de la zona metropolitana de la Ciudad de México, lo que promoverá la actividad económica y la generación de centros de empleo.

Croquis de ubicación



Acceso autopista México - Toluca a Constituyentes y Reforma

Longitud:

2 km.

Corredor:

México-Nogales.

Monto de inversión:

400.0 mdp.

Ubicación:

Distrito Federal.

Tránsito esperado:

150,000 vehículos al día.

Esquema a utilizar:

Obra vinculada a la concesión México-Toluca otorgada a PINFRA.

Inicio de construcción:

2do. Semestre de 2010.

Tiempo de construcción:

8 meses.

Descripción: El proyecto consiste en la construcción de un retorno a desnivel, un paso elevado y dos pasos superiores vehiculares en el entronque entre la autopista y la carretera federal México-Toluca con las avenidas Reforma y Constituyentes.

Beneficios: Esta obra mejorará la calidad del servicio ofrecido por las vialidades actuales para quienes van o vienen hacia Santa Fé, Cuajimalpa y Toluca, entre otros destinos al poniente del Distrito Federal, con objeto de reducir tiempos de recorrido, costos de transporte y la emisión de partículas contaminantes.

Impacto regional: Mejorará las condiciones de circulación y acceso en la región poniente de la zona metropolitana de la Ciudad de México.

Croquis de ubicación



Autopista Estación Don - Nogales

Longitud:

468.5 km.

Corredor:

México–Nogales con ramal a Tijuana.

Monto de inversión:

3,500.0 mdp.

Ubicación:

Estado de Sonora.

Tránsito esperado:

6,300 vehículos al día.

Esquema:

Obra pública a pagar con recursos no presupuestales.

Fecha probable de licitación:

A partir de 2010.

Tiempo de construcción:

36 meses.

Descripción: El proyecto consiste en modernizar la carretera Estación Don-Nogales mediante la ampliación de la sección de sus dos cuerpos a 10.5 metros de ancho, incluyendo estructuras y obras de drenaje, así como la rehabilitación del pavimento en tramos con condición física no satisfactoria.

Beneficios: La modernización de la autopista beneficiará a los residentes de toda Sonora, ya que la autopista es el eje de comunicación norte-sur del estado. Aumentará la seguridad de la circulación y permitirá abatir costos de operación.

Impacto regional: Además de su contribución positiva a la comunicación a través de Sonora, la carretera abaratará el traslado de productos agrícolas de exportación del sur de Sonora y norte de Sinaloa hacia Estados Unidos.

Croquis de ubicación



Autopista La Pera - Cuautla

Longitud:

27 km.

Corredor:

Acapulco-Veracruz.

Monto de inversión:

850.0 mdp.

Ubicación:

Estado de Morelos.

Tránsito esperado:

9,700 vehículos al día.

Esquema:

Obra pública a pagar con recursos no presupuestales.

Fecha probable de licitación:

2do. Semestre de 2010.

Tiempo de construcción:

24 meses.

Descripción: El proyecto consiste en modernizar la autopista de cuota La Pera-Cuautla, en una longitud de 27 km. ampliando su sección de 10 a 21 metros de ancho de corona para alojar cuatro carriles de circulación con acotamientos laterales. La modernización incluye la ampliación de la zona de casetas y la construcción de dos entronques para facilitar el acceso a Tepoztlán y a Oaxtepec.

Beneficios: La modernización de esta carretera abatirá tiempos de recorrido y mejorará los niveles de seguridad para los usuarios que acceden a los balnearios y centros turísticos de la región oriente de Morelos, sobre todo en fines de semana, y contribuirá a una mayor actividad turística en la región.

Impacto regional: La obra propuesta eliminará un cuello de botella en el acceso de Cuernavaca y la Ciudad de México a los centros recreativos del oriente de Morelos y asimismo facilitará el acceso hacia Cuautla y puntos en el sur del estado de Puebla.

Croquis de ubicación



Túnel ferroviario de Manzanillo

Longitud:

3 km.

Corredor:

México-Manzanillo.

Monto de inversión:

2,000.0 mdp.

Ubicación:

Estado de Colima.

Tránsito esperado:

2.7 millones de TEUs por año.

Esquema a utilizar:

Inversión pública.

Fecha de licitación:

1er. Semestre de 2011.

Tiempo de construcción:

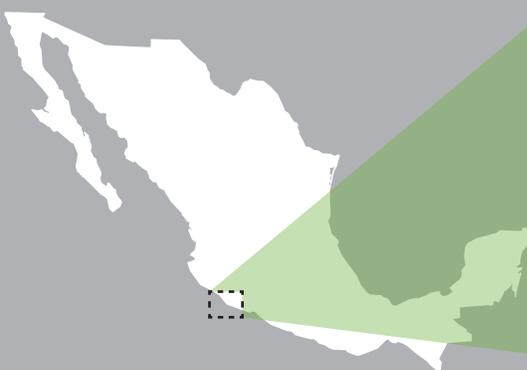
24 meses.

Descripción: El proyecto consiste en la construcción de un túnel ferroviario en la ciudad de Manzanillo, Colima conjuntamente con la construcción del libramiento ferroviario que propicie la reordenación urbana de Manzanillo y apoye la operación del puerto y un viaducto ferroviario, así como un proyecto multimodal a largo plazo.

Beneficios: La obra permitirá el desarrollo de la planta de gas natural de la CFE y contribuirá a resolver el problema de tránsito en la ciudad de Manzanillo, mejorando la infraestructura urbana e industrial y con ello la calidad de vida de la población de Manzanillo.

Impacto regional: La infraestructura que se está desarrollando permitirá un eventual crecimiento del puerto y la consolidación de un proyecto multimodal de grandes dimensiones, estableciendo condiciones favorables para la inversión y el desarrollo económico e industrial de la región occidente del país.

Croquis de ubicación



Libramiento de La Laguna

Longitud:

40.7 km.

Corredor:

Mazatlán-Matamoros.

Monto de inversión:

1,800.0 mdp.

Ubicación:

Estados de Durango y Coahuila.

Tránsito esperado:

2,672 vehículos al día.

Esquema a utilizar:

Obra vinculada a la concesión de la autopista Torreón-Cuencame otorgada a COCONAL.

Inicio de construcción:

2011.

Tiempo de construcción:

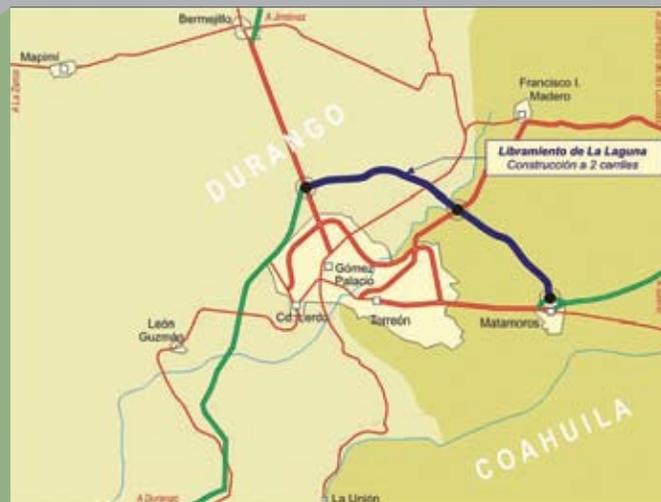
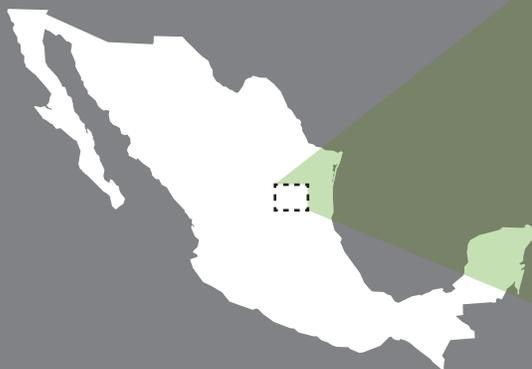
15 meses.

Descripción: La obra consiste en la construcción de un libramiento al norte de la zona conurbada de Gómez Palacio, Lerdo y Torreón para dar continuidad al corredor Mazatlán-Matamoros, entre las autopistas Torreón-Cuencame y Torreón-Saltillo.

Beneficios: El proyecto favorecerá el desarrollo económico de la región al proporcionarle un libramiento de la zona conurbada de La Laguna y hacer más eficiente el transporte de personas y mercancías.

Impacto regional: El libramiento contribuirá a la integración entre las zonas noreste y noroeste del país, asegurando la conectividad del corredor carretero Mazatlán-Matamoros. Junto con la autopista Durango-Mazatlán, este libramiento aumentará significativamente el potencial económico y social de la región.

Croquis de ubicación



Indios Verdes - Santa Clara

Longitud:

6 km.

Corredor:

México-Tuxpam.

Monto de inversión:

4,000.0 mdp.

Ubicación:

Distrito Federal y Estado de México.

Tránsito actual:

170,000 vehículos al día.

Esquema:

Ampliación de la concesión existente otorgada al Fideicomiso de Autopistas y Puentes del Golfo Centro.

Inicio de construcción:

2011.

Tiempo de construcción:

24 meses.

Descripción: El proyecto consiste en la construcción de un viaducto elevado de ocho carriles (4 por sentido), aprovechando el derecho de vía de la CFE, entre Indios Verdes (en el cruce de la avenida Insurgentes y Montevideo), en la Ciudad de México, y Santa Clara (donde actualmente inicia la autopista México-Pachuca), en el Estado de México.

Beneficios: El proyecto agilizará la circulación en ambos sentidos de la Ciudad de México hacia Pachuca, Tulancingo y destinos en la periferia de la zona metropolitana de la Ciudad de México, disminuyendo el tiempo de recorrido de los usuarios, ofreciéndoles una ruta alterna hacia la zona norte. Además, el proyecto generará ahorros considerables en los costos de operación del transporte, propiciará mejores condiciones de seguridad a los usuarios y reducirá la contaminación ambiental en el norte de la Ciudad de México.

Impacto regional: Impulsará el desarrollo regional, económico y social del noreste del Estado de México, el centro y este de Hidalgo, el norte de Puebla y Veracruz y el sur de Tamaulipas al dotarlas de un acceso directo a la capital del país.

Croquis de ubicación





Licitaciones a iniciar



Autopista Salamanca - León

Longitud:

85 km.

Corredor:

Querétaro-Ciudad Juárez.

Monto de inversión:

3,000.0 mdp.

Ubicación:

Estado de Guanajuato.

Tránsito esperado:

5,900 vehículos al día.

Esquema:

Concesión.

Fecha probable de licitación:

1er. Semestre de 2010.

Tiempo de construcción:

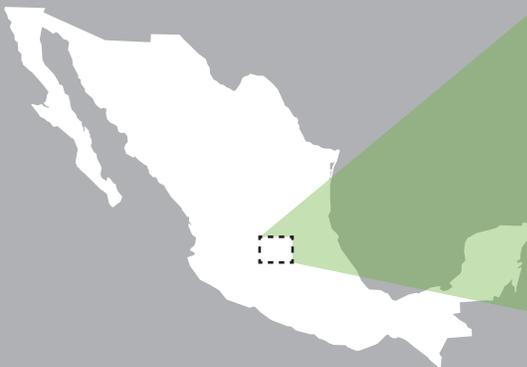
24 meses.

Descripción: El proyecto consiste en construir una autopista de cuatro carriles y 85 km. de longitud, entre el entronque Cerro Gordo, sobre la autopista Querétaro-Irapuato y la autopista León-Aguascalientes, al sur de la ciudad de León.

Beneficios: El proyecto mejorará la circulación en la región centro de Guanajuato, integrará la comunicación en el corredor Salamanca-Irapuato-Silao-León y mejorará la accesibilidad de las zonas industriales, comerciales y agroindustriales contiguas al corredor.

Impacto regional: La autopista integrará un eje carretero de altas especificaciones desde Morelia, Michoacán hasta Aguascalientes y puntos al norte de esa ciudad. Este eje norte-sur a través del Bajío replanteará las opciones de comunicación en una de las regiones más activas y dinámicas de México.

Croquis de ubicación



Libramiento de Cuernavaca

Longitud:

34 km.

Corredor:

Acapulco-Veracruz.

Monto de inversión:

2,800.0 mdp.

Ubicación:

Estado de Morelos.

Tránsito esperado:

5,000 vehículos al día.

Esquema:

Concesión.

Fecha probable de licitación:

2do. Semestre de 2010.

Tiempo de construcción:

24 meses.

Descripción: El proyecto consiste en construir un libramiento de cuatro carriles de circulación al norponiente de la ciudad de Cuernavaca, Morelos, para dar continuidad al tránsito hacia destinos localizados al sur de la ciudad. Su trazo se inicia sobre la autopista México-Cuernavaca, al norte de la zona urbana de Cuernavaca, y termina al sur de Alpuyecá, sobre la autopista Cuernavaca-Acapulco.

Beneficios: El proyecto separará los flujos carreteros de largo itinerario de los flujos locales de la ciudad de Cuernavaca. Al hacerlo, ahorrará tiempos y costos de recorrido a los usuarios en recorridos largos y aumentará la seguridad vial y la calidad ambiental en la zona urbana de Cuernavaca.

Impacto regional: Esta autopista reducirá en media hora los tiempos de recorrido entre México y Acapulco, con lo que se potenciará el desarrollo turístico del sur de Guerrero. También aliviará los flujos locales en Cuernavaca y aumentará la eficiencia de los desplazamientos dentro de la ciudad.

Croquis de ubicación



Guanajuato - San Miguel de Allende

Longitud:

70 km.

Corredor:

Fuera de corredor.

Monto de inversión:

2,500.0 mdp.

Ubicación:

Estado de Guanajuato.

Tránsito esperado:

4,000 vehículos al día.

Esquema:

Concesión.

Fecha probable de licitación:

2do. Semestre de 2010.

Tiempo de construcción:

22 meses.

Descripción: El proyecto consiste en la construcción de una autopista de dos carriles de circulación, que incluye cinco entronques y dos plazas de cobro. La autopista inicia en el entronque Aldea Silao, entre la autopista Salamanca-León (en proyecto) y el libramiento Aldea, en el estado de Guanajuato y termina en el entronque con la Carretera Federal 57, al oriente de San Miguel de Allende.

Beneficios: El proyecto contribuirá a mejorar los flujos vehiculares en el transporte de personas y mercancías entre la zona centro-occidente y centro y norte del país; además, reducirá los tiempos de recorrido y los costos de operación vehicular.

Impacto regional: Fortalecerá el intercambio económico y comercial entre la región centro-occidente con el centro y norte del país; de igual forma, integrará a los corredores carreteros de Querétaro-Ciudad Juárez y México-Nuevo Laredo con ramal a Piedras Negras y fortalecerá el desarrollo turístico en el estado.

Croquis de ubicación



Autopista Atizapán - Atlacomulco

Longitud:

80 km.

Corredor:

México-Nogales con ramal a Tijuana.

Monto de inversión:

3,800.0 mdp.

Ubicación:

Estado de México.

Tránsito esperado:

10,000 vehículos al día.

Esquema:

Concesión.

Fecha probable de licitación:

2do. Semestre de 2010.

Tiempo de construcción:

24 meses.

Descripción: El proyecto consiste en la construcción de una autopista de seis y cuatro carriles de circulación, en tramos aislados, de 80 km. de longitud, para dar una nueva salida hacia el occidente al tránsito de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México (ZMCM).

Beneficios: El proyecto ofrecerá al usuario una salida directa desde el noroeste de la ZMCM hacia Morelia, Guadalajara y puntos al occidente del país y permitirá contar con el enlace faltante de la ruta directa entre México y Guadalajara.

Impacto regional: Junto con las autopistas Atlacomulco-Maravatío, Maravatío-Guadalajara, Chamapa-Lechería y el Arco Norte, el proyecto contribuirá a una mejor articulación de la región centro de México. Al mismo tiempo, propiciará la consolidación de la región de Atlacomulco como punto neurálgico del transporte y la actividad económica en el centro del país.

Croquis de ubicación



Autopista Cuapiaxtla - Cuacnopalan

Longitud:

74 km.

Corredor:

Fuera de corredor.

Monto de inversión:

1,450.0 mdp.

Ubicación:

Estados de Puebla y Tlaxcala.

Tránsito esperado:

3,076 vehículos al día.

Esquema:

Concesión.

Fecha probable de licitación:

2do. Semestre de 2010.

Tiempo de construcción:

14 meses.

Descripción: El proyecto consiste en construir una autopista de dos carriles de circulación entre Cuapiaxtla y Cuacnopalan, para comunicar el corredor del Altiplano con las autopistas Puebla-Córdoba y Cuacnopalan-Oaxaca.

Beneficios: Propiciar la integración de zonas tradicionalmente poco comunicadas, facilitar su desarrollo económico y su integración con otras regiones del país.

Impacto regional: El proyecto permitirá agilizar la circulación del tránsito de largo itinerario hacia el sur de Puebla y detonar el potencial logístico de la región, así como las conexiones viales entre el centro del país y el estado de Oaxaca.

Croquis de ubicación



Autopista Jala - Compostela - Puerto Vallarta

Longitud:

130 km.

Corredor:

Fuera de corredor.

Monto de inversión:

4,300.0 mdp.

Ubicación:

Estado de Jalisco y Nayarit.

Tránsito esperado:

2,500 vehículos al día.

Esquema:

Concesión.

Fecha probable de licitación:

1er. Semestre de 2011.

Tiempo de construcción:

24 meses.

Descripción: El proyecto consiste en la construcción de una autopista de cuatro carriles de circulación con 130 km. de longitud, desde Jala, sobre la autopista Guadalajara-Tepic, hasta el entronque Puerto Vallarta.

Beneficios: El proyecto proporcionará un acceso eficiente desde el centro del país hasta Puerto Vallarta y la Riviera Nayarita. Abatirá los tiempos de recorrido actuales, sobre todo en época vacacional, y aumentará la seguridad para los usuarios. También eliminará un cuello de botella en el acceso a Puerto Vallarta e impulsará su desarrollo como destino de fin de semana.

Impacto regional: El proyecto facilitará el acceso del centro del país hacia los destinos turísticos de la Costa Nayarita y Puerto Vallarta, promoviendo el desarrollo regional y abriendo nuevos mercados turísticos en una zona con amplia proyección nacional e internacional.

Croquis de ubicación



Libramiento de Ciudad Juárez y Puente Internacional Guadalupe - Tornillo

Longitud:

32 km.

Corredor:

Querétaro-Ciudad Juárez.

Monto de inversión:

1,200.0 mdp.

Ubicación:

Estado de Chihuahua.

Tránsito esperado:

5,000 vehículos al día.

Esquema a utilizar:

Concesión individual.

Fecha probable de licitación:

1er. Semestre de 2010.

Tiempo de construcción:

18 meses.

Descripción: El proyecto consiste en la construcción de un acceso de dos carriles y 32 km. de longitud, entre las carreteras Chihuahua-Ciudad Juárez y Ciudad Juárez-El Porvenir para mejorar el acceso de largo itinerario a la frontera con EUA. El proyecto incluye la construcción de un acceso al puerto fronterizo y la parte mexicana del puente Guadalupe-Tornillo.

Beneficios: Mejorará el acceso de los flujos de largo itinerario a la frontera con Estados Unidos y aumentará la capacidad instalada para los cruces transfronterizos. El libramiento evitará el tránsito de largo itinerario por el centro de Ciudad Juárez, lo que reducirá los costos de operación y los tiempos de recorrido.

Impacto regional: El proyecto ofrecerá una nueva opción de cruce transfronterizo en la zona oriente de Ciudad Juárez y con él se articulará un sistema de puentes internacionales que mejorarán la interconexión del corredor de transporte binacional de manera coordinada con proyectos prioritarios del estado de Texas.

Croquis de ubicación



Libramiento de Morelia

Longitud:

58 km.

Corredor:

Manzanillo-Tampico con ramal a Lázaro Cárdenas y Ecuandureo.

Monto de inversión:

1,800.0 mdp.

Ubicación:

Estado de Michoacán.

Tránsito esperado:

5,000 vehículos al día.

Esquema:

Aprovechamiento de Activos Paquete Michoacán.

Fecha probable de licitación:

1er. Semestre de 2010.

Tiempo de construcción:

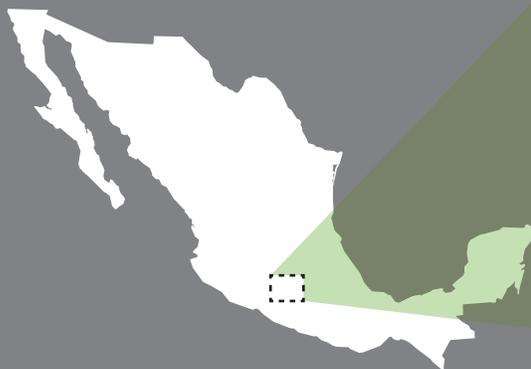
24 meses.

Descripción: El proyecto consiste en construir un libramiento al poniente de la ciudad de Morelia para dar continuidad al tránsito que viaja del norte y centro del país a la costa de Michoacán y Guerrero por la autopista Pátzcuaro-Uruapan-Lázaro Cárdenas, librando el paso por la capital del estado. El libramiento será de dos carriles de circulación. Se inicia en el entronque Tarímbaro, sobre la autopista Maravatío-Zapotlanejo, y termina en las afueras de Pátzcuaro.

Beneficios: El libramiento permitirá significativos ahorros en tiempos de recorrido y costos de operación al tránsito con origen o destino en Lázaro Cárdenas y la costa de Guerrero. Además, evitará la circulación de crecientes flujos de vehículos pesados por las vialidades de Morelia.

Impacto regional: El proyecto mejorará las condiciones de acceso al puerto de Lázaro Cárdenas y a los centros turísticos de la Costa Grande de Guerrero, sobre todo desde el centro y el occidente de México.

Croquis de ubicación



Libramiento de Uruapan

Longitud:

24.8 km.

Corredor:

Manzanillo-Tampico con ramal a Lázaro Cárdenas y Ecuandureo.

Monto de inversión:

800.0 mdp.

Ubicación:

Estado de Michoacán.

Tránsito esperado:

5,000 vehículos al día.

Esquema:

Aprovechamiento de Activos Paquete Michoacán.

Fecha probable de licitación:

1er. Semestre de 2010.

Tiempo de construcción:

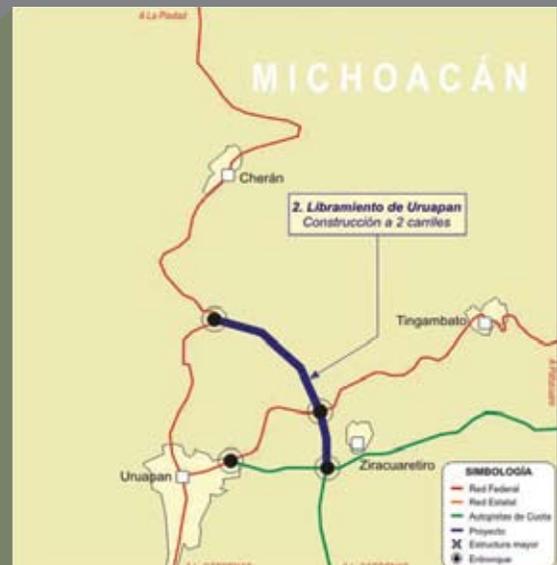
18 meses.

Descripción: El proyecto consiste en construir el libramiento de Uruapan, de dos carriles de circulación, para facilitar el flujo de vehículos del centro del estado hacia la zona de Zamora y puntos al noroeste de Michoacán.

Beneficios: Disminuir los tiempos de recorrido entre Morelia, Lázaro Cárdenas, Apatzingán y puntos al norte de Uruapan, al no tener que pasar por la zona urbana de Uruapan.

Impacto regional: Mejorar la accesibilidad del puerto de Lázaro-Cárdenas y las zonas de producción agrícola del suroeste de Michoacán a través de una comunicación directa con la zona norte del estado y la región de Guadalajara.

Croquis de ubicación



Autopista Pátzcuaro - Uruapan

Longitud:

56 km.

Corredor:

Manzanillo-Tampico con ramal a Lázaro Cárdenas.

Monto de inversión:

1,200.0 mdp.

Ubicación:

Estado de Michoacán.

Tránsito esperado:

8,600 vehículos al día.

Esquema:

Aprovechamiento de Activos
Paquete Michoacán.

Fecha probable de licitación:

1er. Semestre de 2010.

Tiempo de construcción:

24 meses.

Descripción: El proyecto consiste en ampliar a cuatro carriles la autopista Pátzcuaro-Uruapan, de 56 km. de longitud, en el estado de Michoacán, que actualmente atiende un tránsito de 8,600 vehículos diarios, incluyendo un 13% de vehículos pesados.

Beneficios: Aumentará la seguridad de los usuarios de la autopista y les permitirá reducir tiempos de recorrido y costos de operación.

Impacto regional: El proyecto ampliará la capacidad de la infraestructura existente para atender el tránsito de largo itinerario que se desplaza entre Lázaro Cárdenas y destinos en el centro del país y ayudará a consolidar el potencial turístico del estado de Michoacán.

Croquis de ubicación



Autopista Palmillas - Apaseo El Grande

Longitud:

80 km.

Corredor:

México-Ciudad Juárez.

Monto de inversión:

3,200.0 mdp.

Ubicación:

Estados de Querétaro y Guanajuato.

Tránsito esperado:

8,000 vehículos al día.

Esquema:

Concesión con activo.

Fecha probable de licitación:

2do. Semestre de 2010.

Tiempo de construcción:

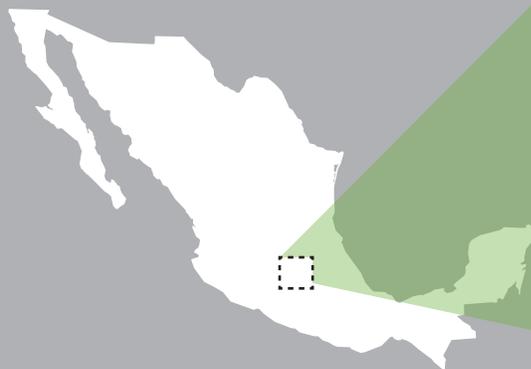
24 meses.

Descripción: El proyecto consiste en construir una autopista de cuatro carriles para el tránsito de largo itinerario que circula hacia el occidente del país, que funcione como una vía alterna de la autopista México-Querétaro en su tramo Palmillas-Querétaro.

Beneficios: La vía agilizará la circulación del tránsito entre el centro y el occidente del país al evitar el paso por el corredor San Juan del Río-Querétaro y la ciudad de Querétaro, y a la vez contribuirá a descongestionar tanto el corredor como las vías urbanas.

Impacto regional: La autopista acortará significativamente los recorridos entre la zona sur del Bajío y la Zona Metropolitana de la Ciudad de México y junto con el Arco Norte generará nuevas rutas en el centro del país e impulsará el surgimiento de nuevas actividades económicas.

Croquis de ubicación



Directorio

Juan Francisco Molinar Horcasitas
Secretario

Oscar de Buen Richkarday
Subsecretario de Infraestructura

Humberto Treviño Landois
Subsecretario de Transporte

Gabriela Hernández Cardoso
Subsecretaria de Comunicaciones

Francisco Suárez Warden
Oficial Mayor

José San Martín Romero
Director General de Desarrollo Carretero

Clemente Poon Hung
Director General de Carreteras

Arturo Monforte Ocampo
Director General de Conservación de Carreteras

Juan Manuel Orozco y Orozco
Director General de Servicios Técnicos

José Luis López Atienzo
Director General de Comunicación Social

Se terminó de imprimir y encuadernar en febrero de 2010 en
Impresora y Encuadernadora Progreso S.A. de C.V. (IEPSA) con
domicilio en Calzada de San Lorenzo Tezonco número 244, colonia
Paraje San Juan, delegación Iztapalapa, C.P. 09830, México D.F.

La edición consta de 2,000 ejemplares