Propuestas al PND en materia de Infraestructura Carretera

Cámara Nacional del Cemento

Plan Nacional de Infraestructura Carretera 2018-2024

3 Prioridades:

1) Conservación y mantenimiento de la infraestructura existente y terminación de las obras útiles, suspendidas o en proceso

2) Construcción de caminos sin pavimentar para todas las cabeceras municipales

3) Construcción de carreteras federales donde no existan

Numeralia

Prioridad	Km	Inversión (miles de millones de pesos)
1	40, 500	ND
1	251	10.5
1 (rurales)	ND	8.17
1 (FONADIN)	4,230	12.7
2	1,545	ND
3	5,500	14.2
3 (IPP)	299	27.3

México cuenta con 400 mil km de carreteras, de los cuales el 10% (40 mil) pertenecen a la Federación. En ella transitan el 95% del pasaje y el 56% de la carga

Escenarios actuales del Plan Nacional de Infraestructura Carretera 2018-2024

1

Reducción y Ajuste presupuestal 2019

- Ante menores ingresos, ajuste para el 2020 de 121 mil mdp

2

Concentración de toma de decisiones en SHCP

- ¿Licitaciones o Adjudicacion Directa?
- Recorte “mediático”

3

Transparencia

- Combate a la Corrupción /Cero tolerancia
- Eficiencia en el Gasto

Propuestas a incluír en el PND – Infraestructura Carretera

1

Eficiencia en el Gasto

- Carreteras de Concreto vs Asfalto

2

Incorporar el Análisis Comparativo de Costos de Ciclo de Vida en la LOPSRM

- Herramienta de planeación para optimizar recursos públicos: proyectos durables, sustentables y satisfactorios para los usuarios

3

Infraestructura resiliente y de largo plazo

- Visión integral para diferentes soluciones constructivas de carreteras

Eficiencia en el Gasto

1

Situación de la Red Carretera

- De 48 mil tramos, 9650 catalogados como no satisfactorios. Carreteras ET y A: 284 (35%)
- En un ACCCV a 30 años, el concreto puede costar 50% menos que un pavimento de asfalto equivalente (Fuente: ACPA)
- Al día de hoy, 4 mil km pavimentados con concreto en México (1%).

2

Proyectos potenciales de pavimento de concreto (2019)

DEPENDENCIA	OBRA	TIPO DE INTERVENCIÓN	NUMERO DE CARRILES	LONGITUD (km)
SCT	Aut. Tihuatlán – Tuxpan Km 243+200 al Km 261+730 (Cuerpo Nuevo)	CONSTRUCCIÓN NUEVA	2.00	18.5
SCT/BANOBRAS	Libramiento Tulancingo Km 84+500 al Km 106+500 (Cuerpo Nuevo)	CONSTRUCCIÓN NUEVA	2.00	22.0
SCT	Libramiento San Juan del Río Km 0+000 al Km 7+000	CONSTRUCCIÓN NUEVA	4.0	7.0
SCT/GOBIERNO DEL ESTADO	Libramiento Sur de Pachuca	CONSTRUCCIÓN NUEVA	4.0	43.0
SCT	Libramiento Norponiente de Cuernavaca	CONSTRUCCIÓN NUEVA	4.0	41.0
SCT	Cuajimalpa - La Marquesa, del km 16+000 al km 35+000	REHABILITACIÓN	6.0	19.0
SCT	La Marquesa - Río Lerma, del km 35+000 al km 50+000, ambos cuerpos	REHABILITACIÓN	8.0	15.0
SCT	Aguascalientes - Cosío del Km 0+000 al 63+000, ambos cuerpos	REHABILITACIÓN	4.0	63.0
SCT	Torreón - Saltillo del Km 0+000 al 291+000	REHABILITACIÓN	4.0	291.0
SCT	Carr. Tijuana – Mexicali km 13+000 al km 18+000	REHABILITACIÓN	4.0	5.0
SCT	Carretera Saltillo - Monterrey del km 15+300 al km 26+600	REHABILITACIÓN	4.0	11.3
SCT	Aguascalientes – Zacatecas tramo: Osiris – Limites del Estado, Estado de Zacatecas Km 62+200 al KM 103+400	CONSTRUCCIÓN NUEVA	2.0	41.2
SCT	Entronque Jorobas - Tula del Km 0+000 al km 37+000	REHABILITACIÓN	4.0	37.0
			Km totales potenciales de pavimento de concreto	**614**

Análisis Comparativo de Costos de Ciclo de Vida (ACCCV)

1

Concepto

- Permite estimar a valor presente los costos totales de un proyecto durante su periodo de vida esperado.
- Incluye costos de operación, mantenimiento, rehabilitación, ambientales, etc.
- ***Propuesta: ACCCV en obras de +100mdp***

2

¿Por qué se requiere?

- No se puede seguir gastando ineficientemente.
- Detecta costos no considerados por otras metodologías
- Establece un escenario del impacto financiero del proyecto
- Incrementa la credibilidad, confianza y objetividad del Gobierno en su toma de decisiones

3

Beneficios

- Optimiza toma de decisiones en la planeación
- Maximiza la inversión y la calidad del servicio de la obra
- Incrementa durabilidad y seguridad de las obras
- Al reducirse los costos de mantenimiento y operación, libera recursos para proyectos adicionales.

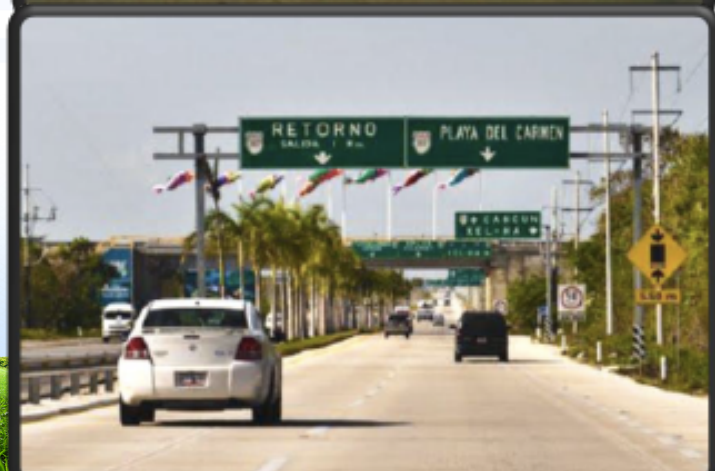
Los Ciudadanos decidimos la mejor alternativa a largo plazo en nuestro gasto. El Gobierno debería hacerlo también.

Infraestructura resiliente y de largo plazo

Aeropuerto Internacional San Pedro Sula / Huracán Mitch, 1988

Hotel Cancún / Huracán Wilma, 2005

Carretera Chetumal – Cancún / Huracán Wilma, 2005



Propuestas al PND en materia de Infraestructura Carretera

Cámara Nacional del Cemento