

XIX REUNIÓN NACIONAL DE INGENIERÍA DE VÍAS TERRESTRES “MOVILIDAD, FACTOR DETONANTE PARA EL PROGRESO DE MÉXICO”

“Libramientos, Elementos de Movilidad”, Libramiento de Matehuala

El Libramiento de Matehuala se encuentra ubicado en el Estado de San Luis Potosí, formando parte de la autopista 157 (Ciudad de México a Nuevo Laredo) entre la Ciudad de San Luis Potosí y la Ciudad de Saltillo, como se muestra en el siguiente plano:



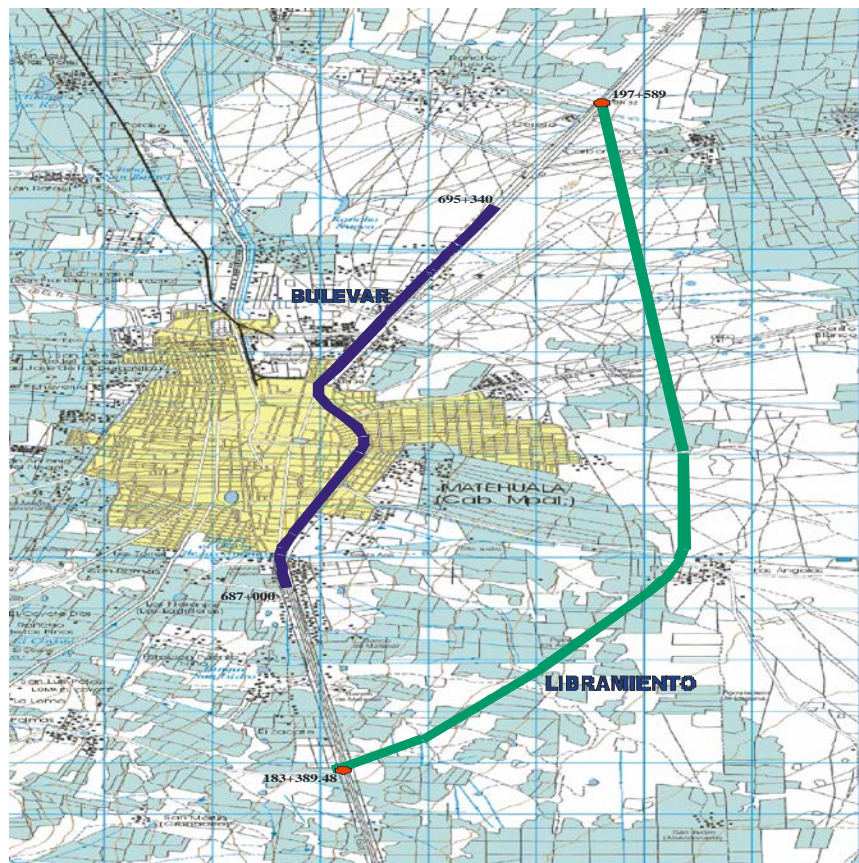
XIX REUNIÓN NACIONAL DE INGENIERÍA DE VÍAS TERRESTRES “MOVILIDAD, FACTOR DETONANTE PARA EL PROGRESO DE MÉXICO”

Este libramiento pasó a formar parte de la autopista I57 y el boulevard se entregó para su administración al Municipio, convirtiéndose en una avenida municipal.

Las especificaciones técnicas son:

- 14.2 kilómetros de longitud, con 4 (cuatro) carriles de circulación , 12 metros de sección y 2 (dos) cuerpos
- Origen en el km. 183+405.62 del tramo entronque Huizache-Matehuala, de la carretera federal Mex-057, San Luis Potosí – Saltillo y terminación en el km. 197-589.03, de la misma carretera, en el Estado de San Luis Potosí, en la República Mexicana
- Velocidad promedio de 110 km/hr en terreno plano, con una pendiente gobernadora de 3%
- El término Carretera Matehuala incluye el derecho de vía, las obras de la vía concesionada y demás bienes que la integran

La Carretera Matehuala inició operaciones el día 13 de noviembre de 2004.





XIX REUNIÓN NACIONAL DE INGENIERÍA DE VÍAS TERRESTRES “MOVILIDAD, FACTOR DETONANTE PARA EL PROGRESO DE MÉXICO”

Zona de Influencia de la Carretera Matehuala

Este corredor comunica a las principales ciudades industriales del país, dentro de las que destacan Cuautitlán, Naucalpan, Tlanepantla, San Juan del Río, San Luis Potosí, Monclova, Piedras Negras y Nuevo Laredo. Todo el movimiento que se genera entre las ciudades tiene como punto obligado cruzar por la ciudad de Matehuala, por lo que la construcción de este libramiento favorece el intercambio comercial entre esa región del país.

Estructura Financiera

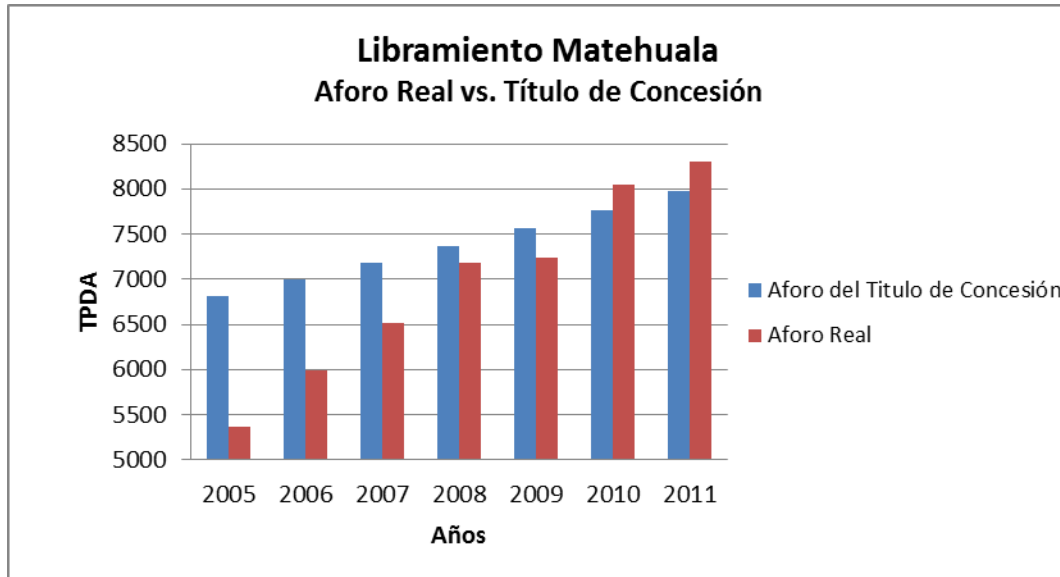
La estructuración financiera de este proyecto se estableció conforme a la tabla siguiente:

Libramiento Matehuala			
(cifras en miles \$)			
INVERSION \$	\$	357,040.53	
S.C.T.		6,500.00	
Fideicomiso (Aceptación)		1,428.16	
Seguros (Inicial)		13,585.75	
Fianzas (Inicial)		3,531.97	
Comisiones Cartas de Crédito		1,414.94	
Comisiones de Crédito		2,264.94	
Supervisión Externa		5,355.61	
Equipamiento Oficinas		1,320.73	
INVERSION TOTAL	\$	392,442.63	
MEZCLA FINANCIERA:			
INVERSIONISTAS	\$	136,952.96	35.43%
FINANCIERO I		90,108.04	22.73%
CAI		165,381.63	41.84%
	\$	392,442.63	100.00%

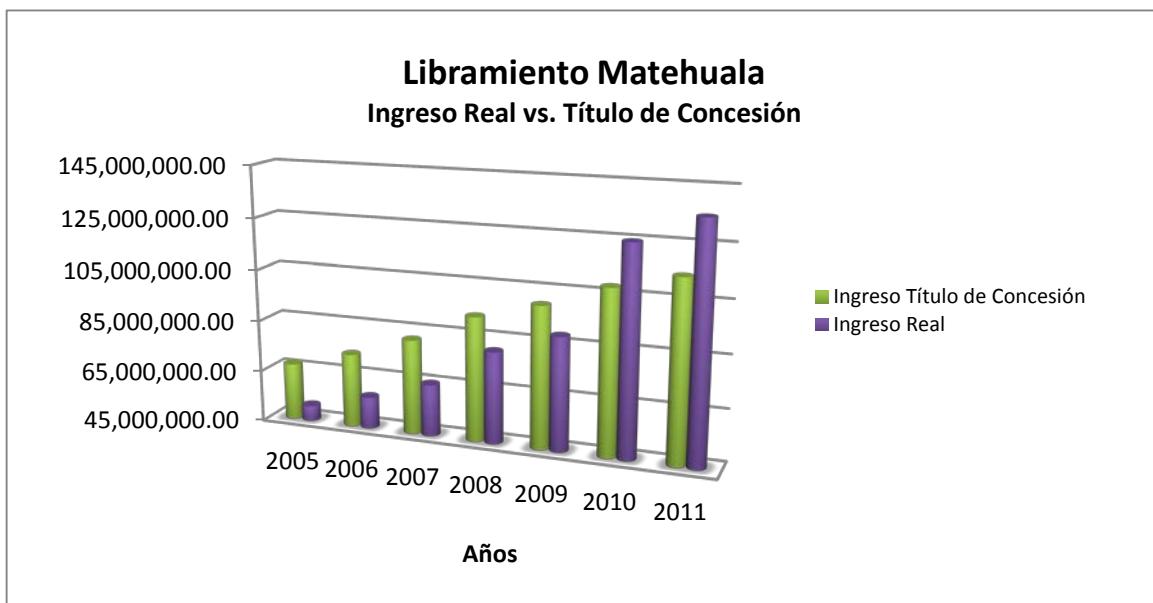
Aforo Vehicular:

Del tránsito total en la zona de influencia, se está captando el 48% del transporte de carga, el 28% de los automóviles ligeros y el 12% de los autobuses, presentándose la siguiente gráfica conforme al aforo vehicular establecido en la concesión y el registrado, así como la composición del mismo y la generación de ingresos:

**XIX REUNIÓN NACIONAL DE INGENIERÍA DE VÍAS TERRESTRES
“MOVILIDAD, FACTOR DETONANTE PARA EL PROGRESO DE MÉXICO”**

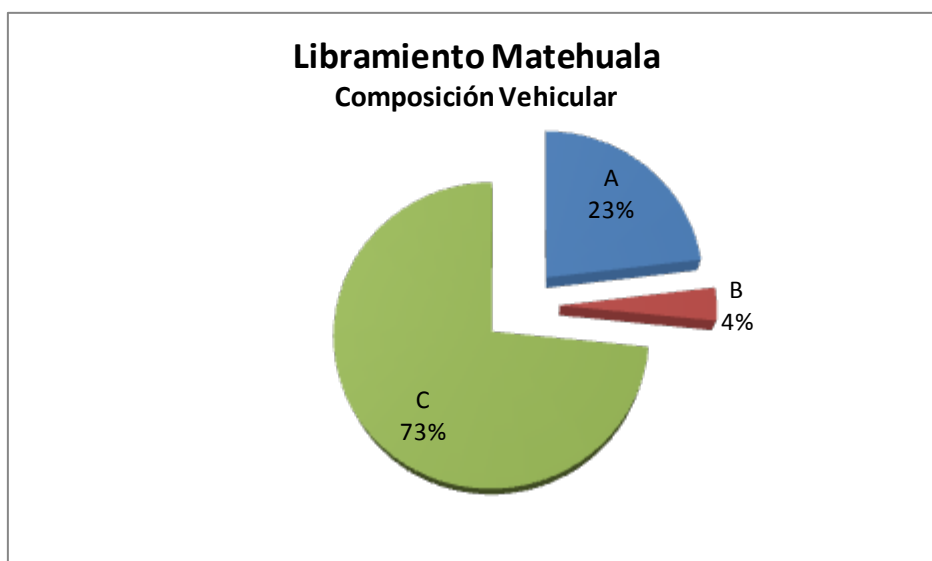


En donde se puede observar que el aforo presenta una tendencia creciente y a partir del 2010 y 2011 el aforo ha superado al señalado en el Título de Concesión, no así en los años anteriores, estando el acumulado por debajo al establecido en la concesión.

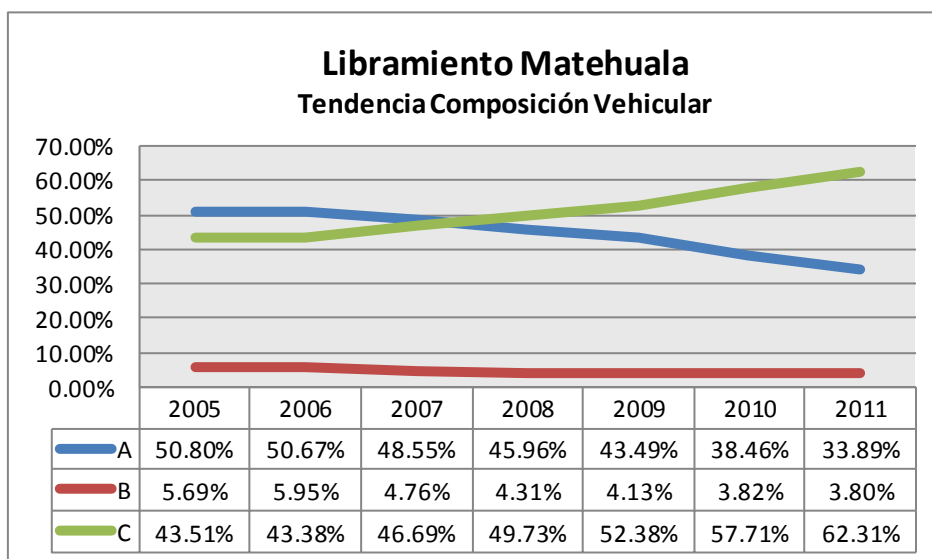


XIX REUNIÓN NACIONAL DE INGENIERÍA DE VÍAS TERRESTRES “MOVILIDAD, FACTOR DETONANTE PARA EL PROGRESO DE MÉXICO”

El comportamiento del ingreso con relación al proyectado en el Título de Concesión al igual que el aforo se superó hasta el año 2010 y 2011, principalmente por la composición de la mezcla vehicular y que se muestra en las gráficas siguientes:

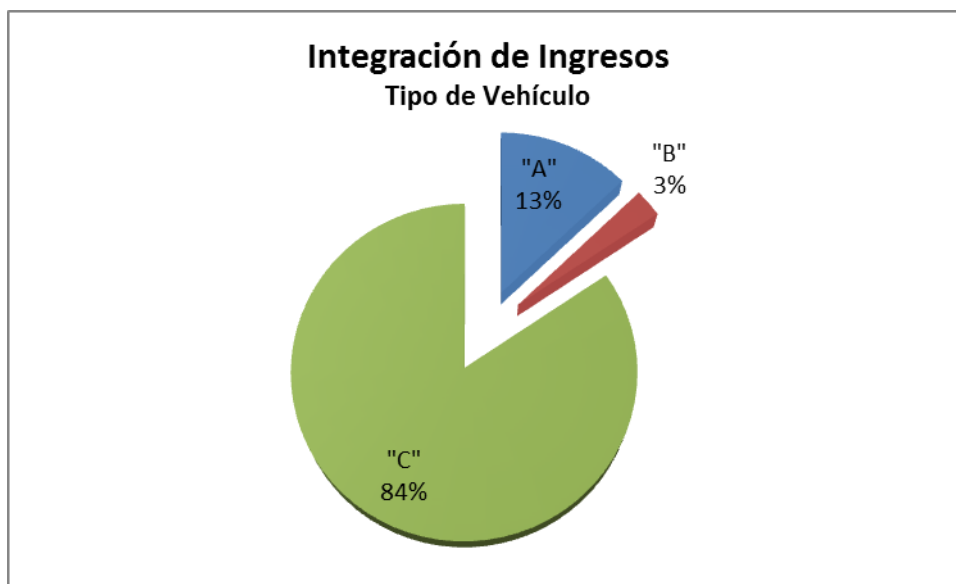


Observando que esta ruta es principalmente para transporte de carga, considerándose una autopista económica más que turística, pasando el transporte de carga del 43.51% al 62.31% en su composición, como se muestra a continuación.

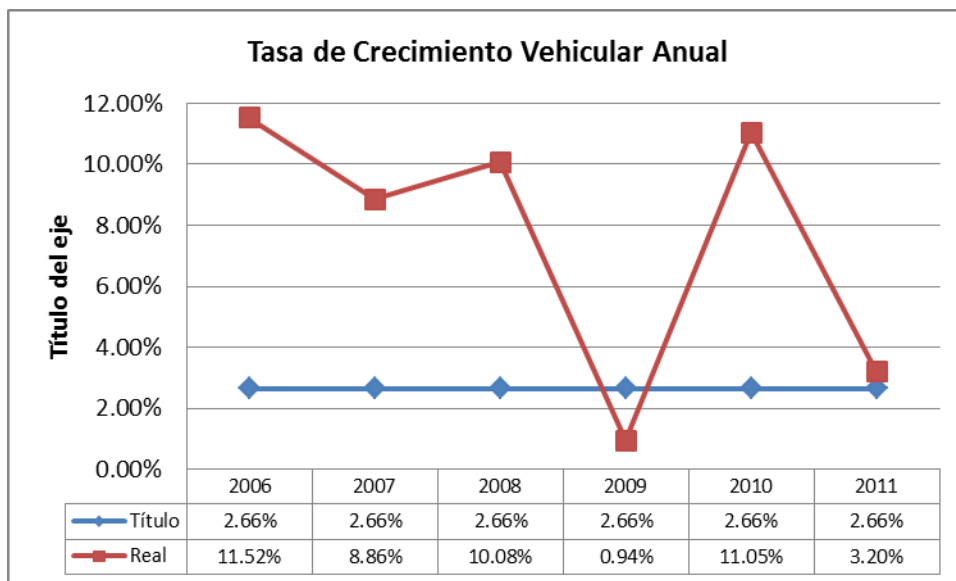


XIX REUNIÓN NACIONAL DE INGENIERÍA DE VÍAS TERRESTRES “MOVILIDAD, FACTOR DETONANTE PARA EL PROGRESO DE MÉXICO”

Confirmando el criterio de que se trata de una autopista económica más que turística, se observa en la gráfica siguiente que de los ingresos totales corresponde el 84% a transporte de carga, 13% a automóviles ligeros y 3% a transporte de pasajeros:



Como en la mayoría de las autopistas de cuota, durante el año 2009 la tasa de crecimiento vehicular anual se vio afectada; sin embargo, no hubo decrecimiento con una tasa positiva en cerca del 1%, al igual que el año 2011 que la tendencia se vio afectada.



**XIX REUNIÓN NACIONAL DE INGENIERÍA DE VÍAS TERRESTRES
“MOVILIDAD, FACTOR DETONANTE PARA EL PROGRESO DE MÉXICO”**

Caseta de Cobro



Parador (Vista nocturna)



**XIX REUNIÓN NACIONAL DE INGENIERÍA DE VÍAS TERRESTRES
“MOVILIDAD, FACTOR DETONANTE PARA EL PROGRESO DE MÉXICO”**

Parador (Vista diurna)



Caseta de Peaje



Caseta de Peaje



**XIX REUNIÓN NACIONAL DE INGENIERÍA DE VÍAS TERRESTRES
“MOVILIDAD, FACTOR DETONANTE PARA EL PROGRESO DE MÉXICO”**



Autopista



Autopista



**XIX REUNIÓN NACIONAL DE INGENIERÍA DE VÍAS TERRESTRES
“MOVILIDAD, FACTOR DETONANTE PARA EL PROGRESO DE MÉXICO”**

