

Proyectos de Inversión

PRESUPUESTO DE EGRESOS DE LA FEDERACIÓN

PEF

2 0 1 3

Cartera de Proyectos Prioritarios



LXII LEGISLATURA
CÁMARA DE DIPUTADOS



SINALOA
ES TAREA DE TODOS



Más por tí

Mario López Valdez
GOBERNADOR DEL ESTADO DE SINALOA

Octubre - Noviembre 2012



SINALOA
ES TAREA DE TODOS



Más por tí

IV. Cartera de proyectos prioritarios



SINALOA
ES TAREA DE TODOS



LXII LEGISLATURA
CÁMARA DE DIPUTADOS

Proyectos
de Inversión

PRESUPUESTO DE EGRESOS DE LA FEDERACIÓN

PEF

2 0 1 3

Mario López Valdez GOBERNADOR DEL ESTADO DE SINALOA



Más por tí



SINALOA
ES TAREA DE TODOS

Carreteras y Caminos



Mario López Valdez GOBERNADOR DEL ESTADO DE SINALOA



LXII LEGISLATURA
CÁMARA DE DIPUTADOS

**Proyectos
de Inversión**
PRESUPUESTO DE EGRESOS DE LA FEDERACIÓN

PEF
2 0 1 3

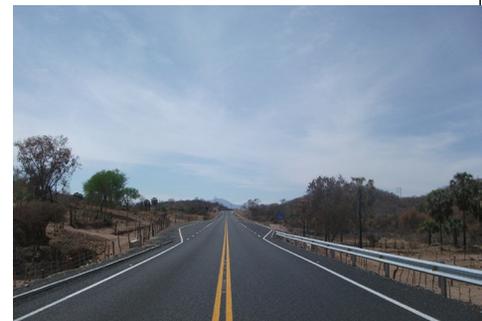
Circuito exterior Culiacán, Sinaloa

DESCRIPCIÓN:

Dar un nivel de servicio óptimo a los usuarios, mediante la construcción del tramo Ent. Autopista Benito Juárez-Ent. Carretera Federal MEX-015 del Circuito Exterior de Culiacán, para dar continuidad a los flujos de largo itinerario, aumentar las velocidades de operación y disminuir los índices de contaminación y accidentes en la zona urbana de Culiacán.

JUSTIFICACIÓN:

Actualmente no existe un enlace entre la Autopista Benito Juárez, la carretera estatal a Navolato y la carretera federal hacia Los Mochis, por lo que los vehículos que requieren pasar de una a otra ruta tienen que circular a través de la zona urbana de Culiacán, en donde se mezclan con el tránsito local, además que las calles urbanas presentan topes, semáforos, glorietas y cruces a nivel



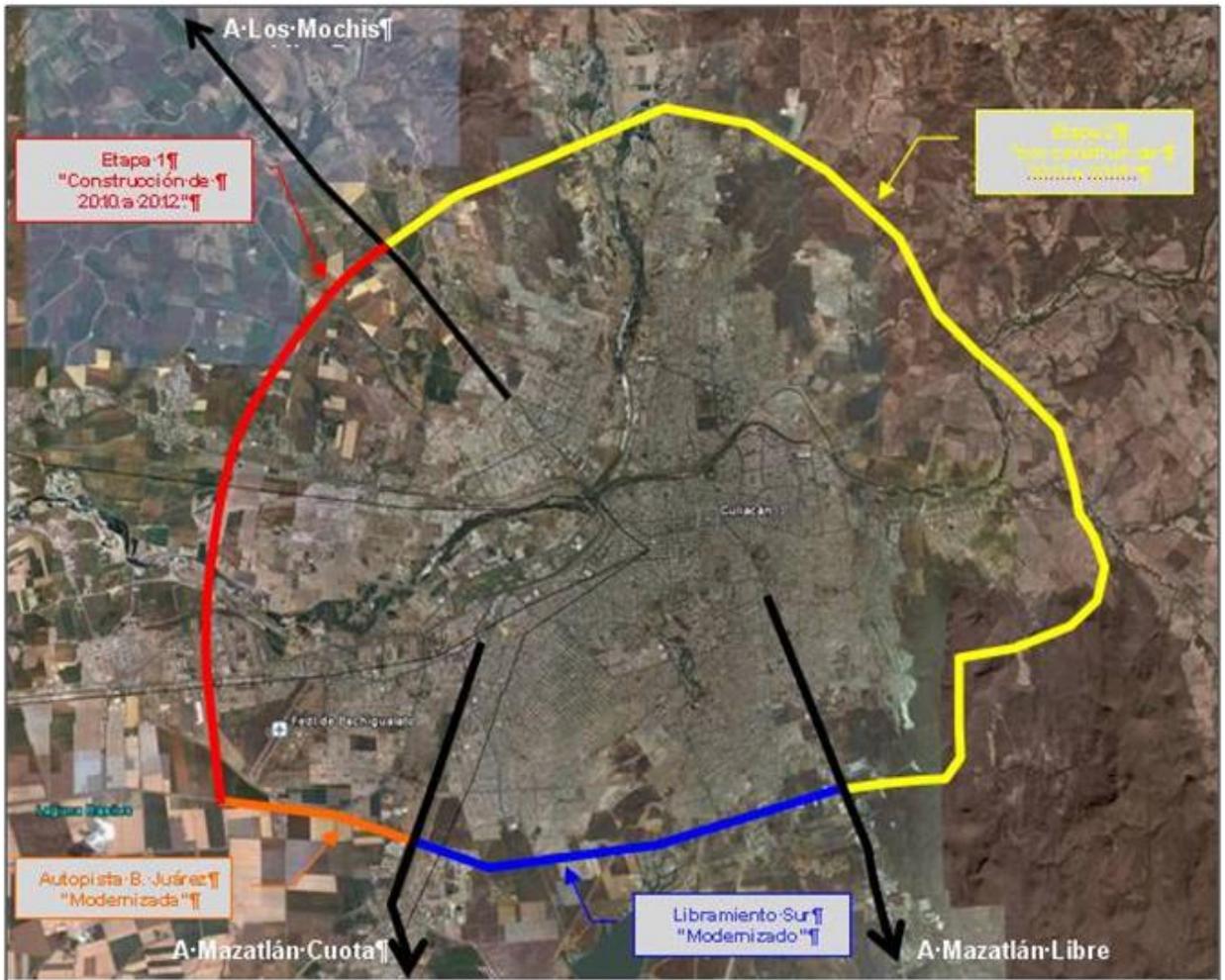
Más por tí



SINALOA
ES TAREA DE TODOS

38

CROQUIS DE LOCALIZACION:



ESTRUCTURA FINANCIERA:

TOTAL 2013: 220,000,000 (100% federal)

BENEFICIOS:

Con la construcción de esta carretera, la operación del tránsito se verá beneficiada en los siguientes aspectos:

- Aumento en las velocidades de operación de los diferentes tipos de usuarios.
- Disminución del tránsito de largo itinerario por las calles de la ciudad.
- Disminución en los niveles de contaminación auditiva y del aire. Operación más segura para los usuarios, al reducirse significativamente la posibilidad de accidentes.



Paso deprimido entre Blvr. Jesús Kumate y Calzada Aeropuerto

DESCRIPCIÓN:

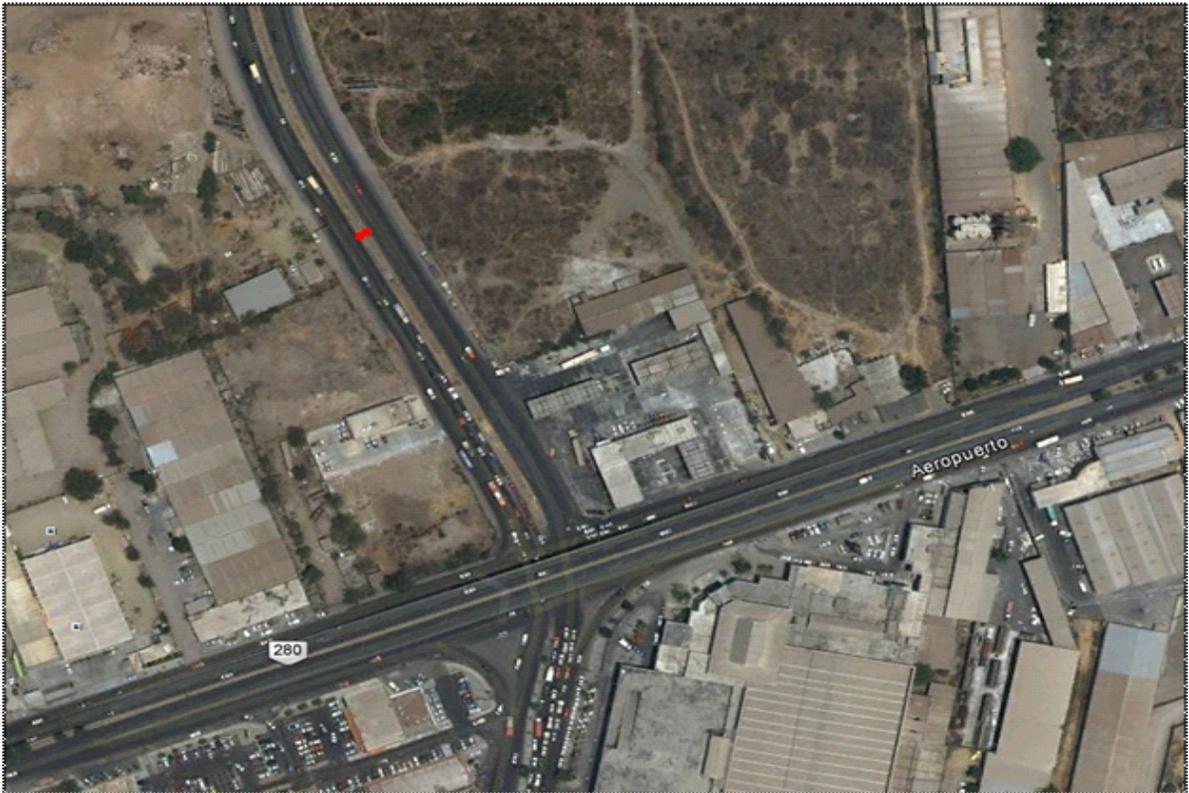
Este proyecto consiste en la construcción de un paso a deprimido en el Boulevard Jesús Kumate, que permita una circulación continua en su cruce con la Calzada Aeropuerto. El ancho total del proyecto sobre el Boulevard Jesús Kumate es de 30.60 metros, el cual tendrá muros de contención y pilas, losas inferior y superior, banquetas, guarniciones, camellón central y parapetos los cuales cuyas dimensiones se definen en el proyecto ejecutivo, Las calzadas inferiores, tendrán un ancho total de 15 metros con camellón central de 1 metro y bota llantas de 30 cm, alojando dos carriles de 3.5 metros en cada sentido de circulación. A nivel, se tendrán dos calles laterales que contarán con dos carriles de circulación con una sección de 3.50 metros por carril, para los movimientos de frente y vueltas izquierda y derecha. Estos carriles tienen una longitud de al menos 215.0 metros y 3.50 metros de ancho, los movimientos a nivel estarán controlados con semáforos, la longitud del paso deprimido es de 478 metros.

JUSTIFICACIÓN:

El principal problema que se presenta en la zona de influencia del proyecto son las filas vehiculares en todas las ramas y direcciones, principalmente en la intersección de las avenidas Calzada Aeropuerto y Boulevard Jesús Kumate, lo que hace necesario un paso a desnivel para mejorar al usuario la accesibilidad a la zona y su comunicación eficiente con las vías troncales de Culiacán y con los corredores carreteros de la SCT que cruzan la capital del estado y su zona conurbada.



CROQUIS DE LOCALIZACIÓN:



ESTRUCTURA FINANCIERA:

TOTAL 2013: \$60,000,000 (100% Federal)

BENEFICIOS:

Los beneficios del proyecto se estimaron en función de dos fuentes: (I) ahorro en tiempo de viaje de los usuarios y (II) ahorros en costo de operación vehicular.

Paso deprimido entre Boulevard Lola Beltrán y Boulevard Rolando Arjona

DESCRIPCIÓN:

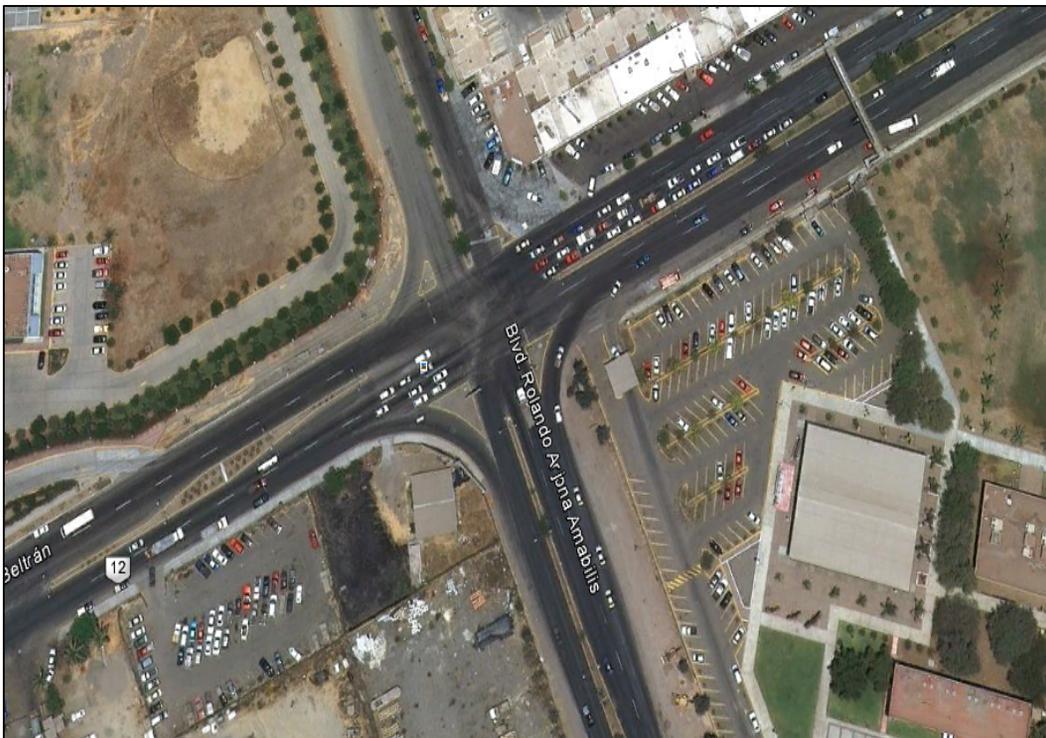
Consiste en la construcción de un paso a deprimido en el Boulevard Lola Beltrán, que permita una circulación continua en su cruce con el Boulevard Rolando Arjona. El ancho total del proyecto sobre el Boulevard Lola Beltrán es de 30.60 metros, el cual tendrá muros de contención y pilas, losas inferior y superior, banquetas, guarniciones, camellón central y parapetos los cuales cuyas dimensiones se definen en el proyecto ejecutivo, Las calzadas inferiores, tendrán un ancho total de 15 metros con camellón central de 1 metro y bota llantas de 30 cm, alojando dos carriles de 3.5 metros en cada sentido de circulación. A nivel, se tendrán dos calles laterales que contarán con dos carriles de circulación con una sección de 3.50 metros por carril, para los movimientos de frente y vueltas izquierda y derecha. La longitud del paso deprimido es de 470 metros.

JUSTIFICACIÓN:

Mejorar el nivel de servicio de la intersección de influencia del proyecto, mediante la construcción de un paso a desnivel para dar continuidad al flujo vehicular que circula de frente por el Boulevard Lola Beltrán, para atender eficientemente a los usuarios, disminuir el tiempo de recorrido, las demoras y los costos operativos de traslado.



CROQUIS DE LOCALIZACIÓN:



BENEFICIOS:

Los beneficios del proyecto se estimaron en función de dos fuentes: ahorro en tiempo de viaje de los usuarios y ahorros en costo de operación vehicular.

Crucero vial Boulevard Pedro Infante y Boulevard Rolando Arjona, en Culiacán.

DESCRIPCIÓN:

Construcción de túnel en Blvd. Pedro Infante
Construcción de puente en Blvd. Rolando Arjona
Semaforizar cruceo para vueltas a izquierda

JUSTIFICACIÓN:

El cruceo ubicado en Pedro Infante y Rolando Arjona es uno de los tramos de más dinamismo de movilidad de la ciudad; el sector donde se localiza está considerado como el mayor atractor de viajes después del centro urbano. Capta el tráfico vehicular que transporta el Blvd. Jesús Kumate y la Calzada Aeropuerto para distribuirlo a través del Paseo N. Héroes y el Blvd. Arjona.

IMAGEN DE PROYECTO TERMINADO:



ESTRUCTURA FINANCIERA:

Total 2013: \$250,000,000 (100% federal)

BENEFICIOS:

Mayor fluidez vehicular principalmente para los habitantes que viven en el NE de la ciudad de Culiacán.



Más por tí



SINALOA
ES TAREA DE TODOS

46

Carretera Topolobampo - Chihuahua tr. Mezquite Caído - Huepaco (EJE INTERESTATAL)

DESCRIPCIÓN.

Tramo construido como parte del Eje Interestatal Topolobampo - Chihuahua - Ojinaga, que se pretende construir para alojar 2 carriles de circulación y acotamientos a ambos lados, incluye untramo con una longitud de 23 kms, comprendidos del km 149+200 172+200

JUSTIFICACIÓN

La conclusión de este tramo carretero abonará una cantidad importante de kilómetros al Eje interestatal Topolobampo - Chihuahua- Ojinaga, potenciando el desarrollo de las actividades agrícolas, ganadera, forestal, minera, industrial, turística y el comercio en general en la zona, al concretar la región conexas estado de Texas en Estados Unidos

ZONA DE INFLUENCIA DEL PROYECTO:

Este proyecto se ubica en la región del Noroeste del Estado de Sinaloa pertenece al Municipio de Choix. El Km. 149+200 se localiza en la población de Mezquite Caído el cual mediante la Carretera Revestida Estatal Libre no dividida se une a la Cabecera Municipal del Choix y el Km. 172+200 se localiza en la comunidad de Huepaco. Cabe destacar que la Carretera revestida estatal se clasifica como tipo "D" con un ancho de calzada de 6.0 m, una pendiente máxima de 8% y un grado máximo de curvatura de 30°. El derecho de vía se tiene liberado.



CROQUIS DE LOCALIZACION:



ESTRUCTURA FINANCIERA:

TOTAL 2013 = \$ 100,000,000 (100% federal)

BENEFICIOS RESULTANTES DE LA EJECUCION DEL PROYECTO:

Se beneficiarán las comunidades marginadas de la sierra de Sinaloa y Chihuahua, a demás mejorará la comunicación entre ambos estados.

Carretera Topolobampo - Chihuahua, tramo Huepaco - Macoribo (límites de los estados Sinaloa y Chihuahua)

DESCRIPCIÓN.

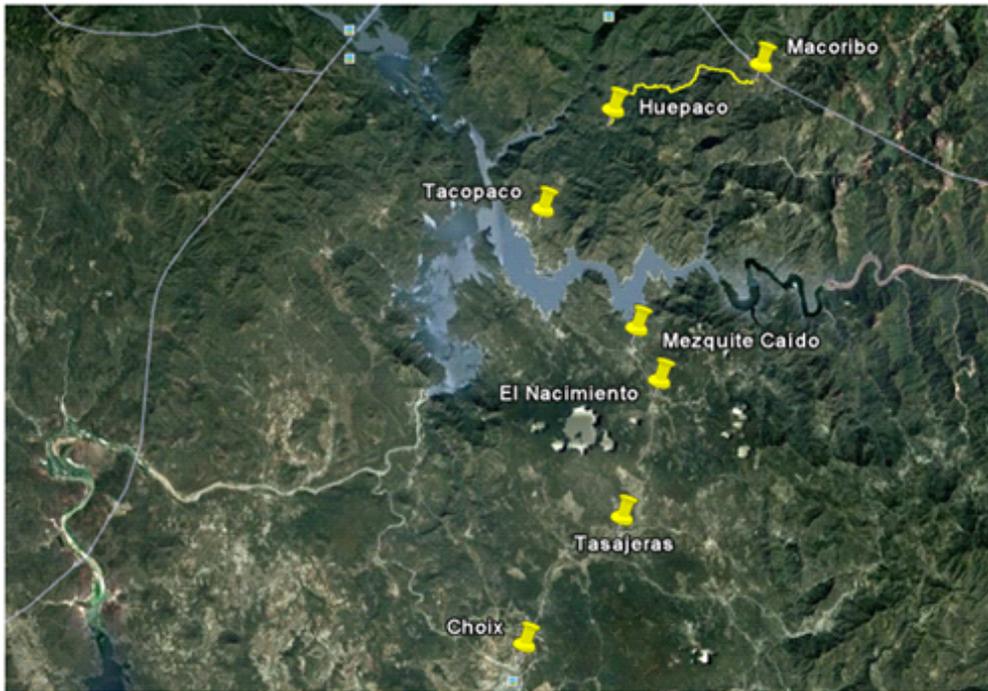
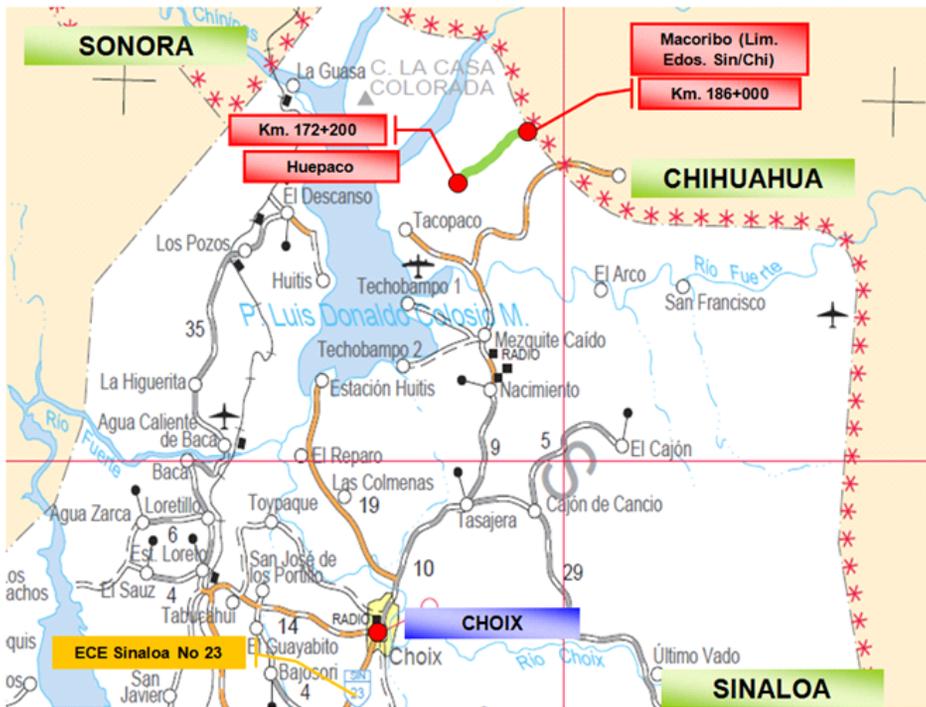
El proyecto consiste en la modernización del camino rural Topolobampo - Chihuahua tr. Huepaco-Macoribo (Lim. Edos. Sin/Chi), ampliarlo a una sección de camino tipo "C" con 7.0 m de ancho de calzada, para alojar dos carriles de circulación de 3.5 metros de ancho cada uno.

JUSTIFICACIÓN

Hacer más seguro y eficiente el movimiento de bienes y personas que circulan a través del camino: Topolobampo - Chihuahua tr. Huepaco-Macoribo (Lim. Edos. Sin/Chi). Además, se tendrán beneficios para los usuarios al lograrse mayores velocidades de desplazamiento, lo que contribuye a la disminución de los costos de operación vehicular y los tiempos de recorrido. Finalmente, al contar con un camino modernizado se logra una mayor competitividad en la economía de la región.

ZONA DE INFLUENCIA DEL PROYECTO Y LOCALIZACIÓN GEOGRÁFICA:

Las localidades de Huepaco y Macoribo están situadas en el Municipio de Choix, al Noroeste del Estado de Sinaloa. Las coordenadas del camino Topolobampo - Chihuahua tr. Huepaco-Macoribo (Lim. Edos. Sin/Chi) son: Km. 172+200, ubicado en la comunidad de Huepaco, con una latitud de 26°58'6.73N, longitud de 108°16'40.26"O y altitud de 396 msnm; y, Km. 186+000, ubicado en la comunidad de Macoribo, con una latitud de 26°59'19.82N, longitud de 108°12'14.58"O y altitud de 803 msnm.



CALENDARIO DE EJECUCION:

Año	Obras por realizar	Meta (Km)
2012	Modernización del camino: Topolobampo - Chihuahua tr. Huepaco-Macoribo (Lim. Edos. Sin/Chi).	4.60
2013	Modernización del camino: Topolobampo - Chihuahua tr. Huepaco-Macoribo (Lim. Edos. Sin/Chi).	4.60
2014	Modernización del camino: Topolobampo - Chihuahua tr. Huepaco-Macoribo (Lim. Edos. Sin/Chi).	4.60
Total		13.80

ESTRUCTURA FINANCIERA:

TOTAL 2013 = \$ 100,000,000 (100% federal)

BENEFICIOS RESULTANTES DE LA EJECUCION DEL PROYECTO

Se beneficiarán las comunidades marginadas de la sierra de Sinaloa y Chihuahua, además mejorará la comunicación entre ambos estados.

Carretera Angostura – Guamuchil (Incluye puente sobre vías de ferrocarril)

Descripción:

El camino actual es una carretera tipo "C" pavimentado, tiene un ancho de corona de 7.0 metros, una pendiente máxima del 4% y un grado máximo de curvatura de 5, y presenta graves problemas de tránsito, ya que registra un TDPA del orden de 7,866 vehículos con un nivel de servicio "D", lo que representa un nivel de servicio bajo para los usuarios, lo cual repercute en mayores tiempos de recorrido y costos de operación elevados.

JUSTIFICACIÓN:

Hacer más seguro y eficiente el movimiento de bienes y personas que circulan a través de la carretera alimentadora Angostura - Guamuchil que comunica a las cabeceras municipales de Angostura y Salvador Alvarado, que a su vez se enlaza con la carretera internacional México 15 que comunica a la capital del estado de Sinaloa y el resto del país.

ESTRUCTURA FINANCIERA:

	TOTAL 2013	\$116,000,000	100%
Federal	Angostura - Guamuchil	\$56,000,000	48%
	Puente FFCC	\$60,000,000	52%

BENEFICIOS:

Ofrecer al usuario, en términos de ahorros en costos de operación vehicular y tiempo de recorrido de los usuarios en comparación con la inversión requerida para ello. Se trata entonces de una relación entre los beneficios que recibirá la colectividad con la realización del proyecto y los costos en que incurrirá la nación para proporcionarlos.



Más por tí



SINALOA
ES TAREA DE TODOS

Infraestructura Ferroviaria



Mario López Valdez GOBERNADOR DEL ESTADO DE SINALOA



LXII LEGISLATURA
CÁMARA DE DIPUTADOS

Proyectos
de Inversión
PRESUPUESTO DE EGRESOS DE LA FEDERACIÓN

PEF
2 0 1 3

Estudio de pre-factibilidad para la construcción del libramiento ferroviario de Culiacán

DESCRIPCIÓN:

Realizar estudios de pre-inversión, que determinarán la factibilidad legal, técnica, económica y ambiental las alternativas posibles para resolver la problemática que representa la interacción ferrocarril / hombre en la ciudad de Culiacán e identificar la solución óptima.

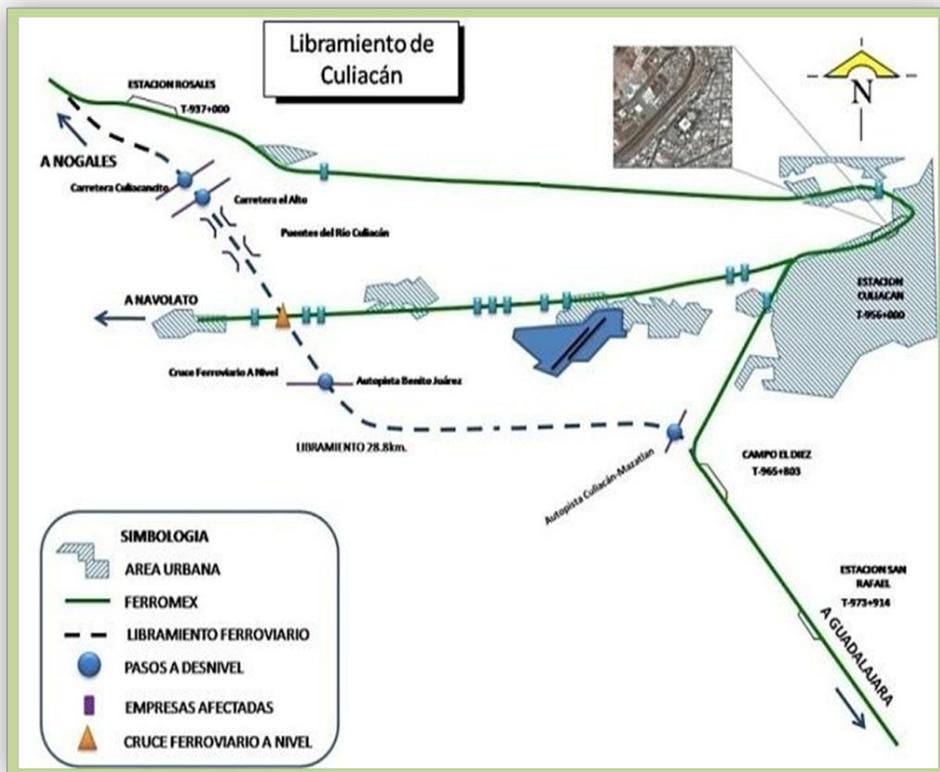
JUSTIFICACIÓN:

El paso del Tren por la ciudad de Culiacán ha atraído un alto grado de inseguridad, incrementando la congestión vehicular provocando un importante daño a la infraestructura urbana, el paro obligado de los vehículos no solo implica la obstrucción del tránsito vehicular sino que produce una importante emisión de contaminantes. Aunado a esto, el paso del tren por las zonas urbanas implica una serie de restricciones para su operación, por lo que se incrementan los Costos Generalizados de Viaje y se vuelve ineficiente el transporte de mercancías, o bien se encarecen; impactando directamente en la competitividad del Municipio de Culiacán lo que en consecuencia provoca que el crecimiento de la región se vea frenado entorpeciendo la dinámica de la zona de influencia, perjudicando el encadenamiento productivo nacional.



ZONA DE INFLUENCIA DEL PROYECTO Y LOCALIZACIÓN GEOGRÁFICA:

Geográficamente se localiza al Noroeste de la República Mexicana, colindando al Norte con los estados de Sonora y Chihuahua, al Este con Durango, al Sur con Nayarit y al Oeste con el Océano Pacífico y Golfo de California.



ESTRUCTURA FINANCIERA:

TOTAL 2013 \$8,000,000 (100% Federal)

BENEFICIOS:

Con la construcción del Libramiento dejará de presentarse una diferencia significativa en las velocidades de operación y desaparecerán los tiempos de espera, beneficiando a la empresa concesionaria, los usuarios del servicio ferroviario y la población en general.

Proyecto Ejecutivo del Libramiento de Culiacán

DESCRIPCIÓN:

El objeto del proyecto es determinar las diferentes alternativas de solución a la problemática existente en la zona, su factibilidad técnica y económica, así como analizar el posible impacto ambiental y de ser el caso la remediaciones a realizar, su rentabilidad y beneficio o impacto en la economía nacional.

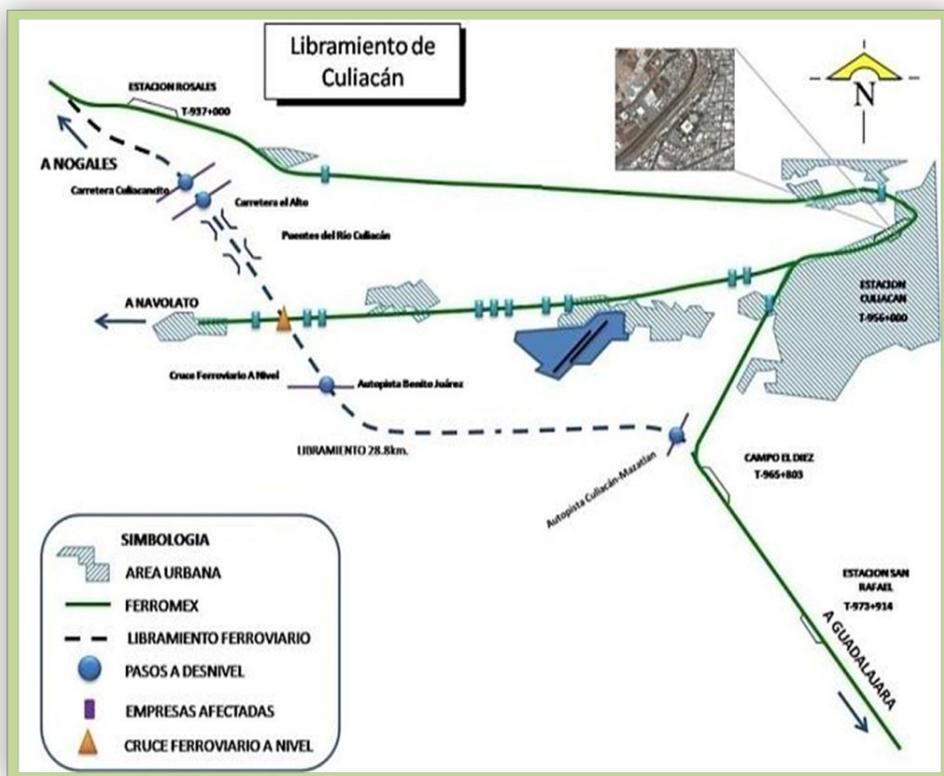
JUSTIFICACIÓN:

Toda vez que las vías del ferrocarril, atraviesan la ciudad por la mitad y que la ubicación de patio de maniobras, así como la estación del ferrocarril están rodeadas por la Avenida Insurgentes, Boulevard Emiliano Zapata y Boulevard Pedro Infante donde se haya un corredor automotriz comprendido por 11 agencias automotrices, dos plazas comerciales, la central de autobuses “Nuevo Milenio”, más de 4,000 casas habitación, 3 escuelas de nivel básico, 3 instituciones educativas nivel superior, el Hospital Ángeles, el DIF, el Hospital Materno Infantil, el Congreso del Estado y edificios de dependencias pública y que estas vialidades cuentan con tres carriles de circulación, se presenta un elevado flujo vehicular lo que provoca serios cuellos de botella, lo que repercute en que el nivel de servicio con el que operan actualmente el transporte ferroviario sea bajo, incrementando así los costos de operación y tiempos de recorrido de los usuarios.



ZONA DE INFLUENCIA DEL PROYECTO Y LOCALIZACIÓN GEOGRÁFICA:

El proyecto del Libramiento Ferroviario Culiacán (en esta etapa) se desarrollará al poniente de la zona urbana de Culiacán, en el cruce de las vías férreas con el puente vehicular denominado Piggy Back, localizado entre las estaciones ferroviarias Rosales y San Rafael, con una longitud de aproximadamente 28.8 kilómetros y como punto aproximado de desvío el kilómetro 965 de la línea "T", ubicado al sur de la ciudad.



ESTRUCTURA FINANCIERA:

TOTAL 2013 \$50,000,000 (100% Federal)

BENEFICIOS:

Retirar las vías de FFCC de la Ciudad de Culiacán, beneficiando a los habitantes a transitar de manera segura en los múltiples pasos de ferrocarril a nivel de calle que atraviesan la ciudad.



Más por tí



SINALOA
ES TAREA DE TODOS

Infraestructura Portuaria



Mario López Valdez GOBERNADOR DEL ESTADO DE SINALOA



LXII LEGISLATURA
CÁMARA DE DIPUTADOS

Proyectos
de Inversión
PRESUPUESTO DE EGRESOS DE LA FEDERACIÓN

PEF
2 0 1 3

Ampliación y modernización del Puerto de Mazatlán

Corredor (si aplica):

Corredor Económico del Norte

Monto de inversión (millones de pesos):

5,004.78 mdp

Ubicación (entidad federativa y municipio):

Sinaloa, Mazatlán

Esquema:

Obra Pública con recursos presupuestales

Impacto regional:

Mazatlán es el puerto en el Pacífico del Corredor Económico del Norte, integrado por siete entidades. Con la nueva carretera Mazatlán-Durango se incrementa la dinámica comercial de la Cuenca del Pacífico con la región norte de México y, por ende, el movimiento portuario al pasar de 29 mil a 500 mil contenedores en los próximos cinco años.

Descripción:

La ampliación y modernización comprende:

1. Nueva Terminal de Ferris – PEMEX,
2. Dragado 3.2 Km. de Canal de Navegación y dársena Sur,
3. Nueva Terminal de Cruceros y Centro Comercial,
4. Desarrollo Urbano Isla de la Piedra,
5. Refugio de Embarcaciones Pesqueras (Parque Bonfil II),
6. Dragado del Estero "El Infiernillo",
7. Zona de Preservación Ecológica,
8. Nueva Terminal de Usos Múltiples,
9. Integración al Desarrollo Urbano de los Terrenos del Viejo Puerto,
10. Desarrollo Turístico y Residencial "Isla de la Piedra".

Beneficios:

Contar con un puerto de cuarta generación que cuente con equipamiento portuario moderno, Resolver el problema de ubicación actual dentro del asentamiento humano, disponer de terrenos para instalar facilidades complementarias como zona logística y centros de valor agregado, Manejo especializado de cargas.

Situación de Estudios, Proyecto Ejecutivo y Derechos de Vía.

Se cuenta con: Estudio de caracterización ambiental y estudios especializados de calidad ambiental que confirman la viabilidad del proyecto. Estudio modelado de simulación en canal de navegación hasta la zona proyectada para la nueva terminal de Ferris-PEMEX. La API cuenta con Título de Concesión DGZF305/12 sobre el terreno para construir la nueva terminal Ferris PEMEX.



Más por tí



SINALOYA
ES TAREA DE TODOS



Dragado de Canal de Navegación y Escolleras del Puerto de Mazatlán

Corredor (si aplica):

Corredor Económico del Norte

Monto de inversión (millones de pesos):

400 mdp

Ubicación (entidad federativa y municipio):

Mazatlán, Sinaloa

Esquema:

Obra pública con recursos presupuestales

Tiempo de construcción (mes y año de inicio y mes y año de final):

Un año

Impacto regional:

El puerto consolida su capacidad para incorporarse a las rutas de carga internacional

Descripción:

- Ampliar la boca del puerto moviendo la escollera de los 100 metros actuales a una anchura de 160 a 200 m. y demolición de la "Piedra blanca".
- Ampliación y dragado "parejo" del canal de navegación con un calado oficial de 14 m.

Beneficios:

Permite la entrada de barcos hasta con 65 mil toneladas de carga



Más por tí



SINALOA
ES TAREA DE TODOS

64