

LIBRAMIENTO SUR DE VILLAHERMOSA, OBRA ESTRATÉGICA PARA LA INTEGRACIÓN VIAL DEL SURESTE

1. Antecedentes de la autopista “Libramiento de Villahermosa”

El 26 de noviembre de 2016 se inauguró la primera etapa de la autopista "Libramiento de Villahermosa", vía de 4 carriles con una longitud total de 29 km, que permite desviar la parte del tráfico que no requiere ingresar a la ciudad, y que principalmente, desahoga el segmento de 6.8 kilómetros delimitado en sus extremos por los ríos Carrizal (puente Los Monos) y Grijalva (puente Grijalva), designado en la nomenclatura urbana como Boulevard Adolfo Ruiz Cortines, que se integra por tramos de las carreteras federales MEX-180 y MEX-186. Esta es una de las pocas vías primarias de la capital tabasqueña, sujeta cotidianamente a graves congestionamientos viales.

La primera etapa consta aproximadamente de 21.4 km, con un extremo en el entronque con la carretera federal MEX-180 Villahermosa-Cárdenas, a 7.3 kilómetros del puente Los Monos y otro extremo en un segundo entronque con la misma vía, pero en el tramo Villahermosa-Frontera, a 5.0 kilómetros del puente Carrizal, en los márgenes de la Ciudad Industrial. La segunda etapa se construyó a partir de 2016 y consiste en 7.6 km que transcurren desde la carretera federal Villahermosa-Frontera, hasta conectar con la carretera federal MEX-186 Villahermosa-Macuspana, a una distancia de 5.0 km del puente Grijalva. La segunda etapa se inauguró oficialmente en 2018, aunque debido a fallas por deslizamientos y grietas en los terraplenes, en el periodo 2020-2022 se suspendió el servicio en varios tramos por reparaciones que incrementaron su costo y dieron origen a observaciones de la Auditoría Superior de la Federación.

Es preciso decir que, además de salvar el grave problema vial de la ciudad, el libramiento permite enlazar el tráfico de las carreteras federales con caminos estatales de gran importancia para la movilidad vehicular entre la capital y municipios del norte del estado, y comunica Tabasco con el municipio de Carmen, Campeche. Adicionalmente, facilita el acceso hacia asentamientos densamente poblados del municipio de Centro, como son las villas de Ocuizapatlán, Macultepec y Tamulté de las Sabanas.

Reconociendo que el libramiento que actualmente se encuentra en operación es de suma utilidad y contribuye a la fluidez de las comunicaciones terrestres en la región sureste, enlazando los estados de Campeche, Yucatán, Quintana Roo y el norte de Chiapas, debe también advertirse que existen 2 condiciones que lo hacen parcialmente ineficaz para lograr el 100 % de su operación y beneficios:

1. Se trata de una vía concesionada (privatizada), con un alto costo de peaje.
2. Únicamente se construyó el libramiento por la ruta norte y hace falta construir y poner en operación el libramiento sur.

LIBRAMIENTO SUR DE VILLAHERMOSA, OBRA ESTRATÉGICA PARA LA INTEGRACIÓN VIAL DEL SURESTE

Imagen 1, Cuatro entronques viales del libramiento de Villahermosa (ruta norte)



- 1.-Carretera federal MEX-180
- 2.-Carretera estatal Villahermosa - Nacajuca
- 3.-Carretera federal MEX-180
- 4.-Carretera federal MEX-186

2. FONADIN, del modelo privatizador al modelo de interés público

El 7 de febrero de 2008, en el periodo de Felipe Calderón Hinojosa, se publicó en el Diario Oficial de la Federación el “*DECRETO por el que se ordena la creación del Fideicomiso Fondo Nacional de Infraestructura*”, (**FONADIN**), en el que se fusionaron dos instrumentos que ya operaba el gobierno federal, y que tenían el propósito de aportar recursos federales, para la construcción de infraestructura estratégica en las áreas de comunicaciones y transportes, hidráulica, medio ambiente y turística, entre otras.

El **FONADIN** se constituyó a partir de dos fideicomisos creados en la administración de Ernesto Zedillo Ponce de León:

- Fideicomiso no considerado entidad paraestatal denominado Fondo de Inversión en Infraestructura (**FINFRA**), creado en 1995 por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público.
- Fideicomiso de Apoyo para el Rescate de Autopistas Concesionadas (**FARAC**), constituido en 1997 por el Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos, S.N.C. (**BANOBRAS**), del cual Felipe Calderón Hinojosa fue director en 2003.

Ambos fideicomisos estaban orientados a elaborar proyectos y construir o rescatar infraestructura con recursos públicos y de la banca de desarrollo, complementados con limitadas inversiones privadas, para otorgar concesiones a empresas nacionales y extranjeras. En la plataforma Proyectos México, se indica el tipo de inversión "brownfield" para el libramiento de Villahermosa; lo que significa la compra de una instalación o infraestructura existente, inacabada o abandonada.

LIBRAMIENTO SUR DE VILLAHERMOSA, OBRA ESTRATÉGICA PARA LA INTEGRACIÓN VIAL DEL SURESTE

Con fecha 30 de septiembre de 2011, se celebró el acuerdo denominado "Título de Concesión", mediante el que el gobierno federal otorgó en favor del **FONADIN** la concesión para construir, operar, explotar, conservar y mantener los caminos y puentes que se describen en su anexo, así como las obras de modernización asociadas a los mismos.

Por el **FONADIN**, recibió la concesión Georgina Kessel Martínez en su carácter de Directora General de **BANOBRAS**. Dicha funcionaria fue secretaria de Energía en el gabinete de Felipe Calderón Hinojosa hasta el 7 de enero de 2011 y, desde 2013, participa en el consejo de accionistas de la empresa española Iberdrola.

En un instrumento posterior, de fecha 6 de julio de 2012, denominado "Primer Adenda al Título de Concesión otorgado el 30 de septiembre de 2011 ...", aparece en el Anexo I. CAMINOS Y PUENTES EN OPERACIÓN Y A CONSTRUIR MATERIA DE LA CONCESIÓN, apartado AUTOPISTAS EN CONSTRUCCIÓN, la obra: "LIBRAMIENTO DE VILLAHERMOSA", con una longitud (km) "24.00" (veinticuatro), carriles "4" (cuatro) y origen en: "Entronque Loma de Caballo, sobre carretera federal MEX-180".

Imagen 2, circulación de vehículos de carga en el libramiento



A partir de 2018 cambiaron las funciones del gobierno, de gestor de políticas privatizadoras de la infraestructura estratégica, hacia políticas para preservar los bienes públicos. En 15 de noviembre de 2021 se publicó en el Diario Oficial de la Federación el "*DECRETO por el que se modifican diversas disposiciones del diverso que ordena la creación del Fideicomiso Fondo Nacional de Infraestructura*", en el que se hicieron adecuaciones para alinear el **FONADIN** con los proyectos estratégicos de la administración que encabezó Andrés Manuel López Obrador, que no cancela la transferencia de proyectos al capital privado, pero sí condiciona: "... con los mayores beneficios para el Gobierno de México".

LIBRAMIENTO SUR DE VILLAHERMOSA, OBRA ESTRATÉGICA PARA LA INTEGRACIÓN VIAL DEL SURESTE

En este tenor, los recursos del **FONADIN** se ampliaron mediante préstamos concertados con el Banco Mundial, y se orientaron en forma de apoyos parciales para proyectos estratégicos, tanto del gobierno federal como de entidades federativas; entre otros, Tren Maya, Línea 12 del Metro CDMX, Tren Interurbano "El Insurgente" México - Toluca, Libramiento Sur de Oaxaca, Presa Libertad y proyectos de energía para la Comisión Federal de Electricidad, como la compra de 13 plantas de generación eléctrica a la española Iberdrola.

No obstante, las concesiones que fueron otorgadas por administraciones anteriores y que no fueron objeto de reestructuración, terminación anticipada, compra o indemnización, continúan vigentes en los términos en los que se pactó su privatización.

3. Carreteras concesionadas, ¿quiénes pierden y quiénes ganan?

En la página electrónica **Proyectos México** <https://www.proyectosmexico.gob.mx/>, que se anuncia como "*Plataforma para la promoción de los proyectos públicos de infraestructura y energía del país, abiertos a la participación de capital privado*", a cargo de **BANOBRAS**, se publica la siguiente ficha técnica:

Proyecto: CONSTRUCCIÓN, OPERACIÓN, MANTENIMIENTO, CONSERVACIÓN Y EXPLOTACIÓN DEL LIBRAMIENTO DE VILLAHERMOSA, EN EL ESTADO DE TABASCO.

Sector: Transporte; **Sub-sector:** Carreteras / Puentes

Tipo de inversión: Brownfield

Participación: Banobras/Fonadin

Nombre corto del proyecto: 0348 Libramiento de Villahermosa

Moneda del contrato: Pesos mexicanos MXN

Inversión estimada: MXN N.D.

Inversión estimada: USD N.D.

Tipo de cambio pesos por dólar utilizado por la SHCP para el paquete económico (sic) 2025: \$ 18.5

Tipo de proyecto: Público

Proceso de selección: -----

Plazo: 60 años

Tipo de contrato: Concesión

Fuente de pago: Ingresos del Proyecto – Tarifa

Activo: Carretera 30.60 km-A4

Si bien la información publicada es extensa, los datos de "Inversión estimada", tanto en MXN como en USD, aparecen como "**N.D.**" (No Disponible). Según

LIBRAMIENTO SUR DE VILLAHERMOSA, OBRA ESTRATÉGICA PARA LA INTEGRACIÓN VIAL DEL SURESTE

diversas fuentes periodísticas, el costo de la obra superó los \$3,300',000,000.00 (tres mil trescientos millones de pesos), lo que resulta en un costo de construcción superior a los 108 millones de pesos por kilómetro de autopista o 27 millones de pesos por carril, que tendrán que pagar los usuarios en un plazo de 60 años. La especulación sobre el costo de la obra tiene su origen en la opacidad de los informes de los participantes privados y gubernamentales.

PROYECTOS MÉXICO		Última revisión
OPORTUNIDADES DE INVERSIÓN		03/06/2024
PROYECTO		
CONSTRUCCIÓN, OPERACIÓN, MANTENIMIENTO, CONSERVACIÓN Y EXPLOTACIÓN DEL LIBRAMIENTO DE VILLAHERMOSA, EN EL ESTADO DE TABASCO.		
SECTOR: TRANSPORTE		
SUBSECTOR: CARRETERAS / PUENTES		
Tipo de inversión:	Brownfield	Participación Banobras/Fonadin
Nombre corto del proyecto:	0348 Libramiento de Villahermosa	
Moneda del contrato:	inversión estimada MXN	Inversión estimada USD
Pesos mexicanos MXN	N.D.	N.D.
		Tipo de cambio pesos por dólar utilizado por la SHCP para el paquete económico 2025 \$ 18.5

Imagen 3, ficha técnica publicada en la plataforma **Proyectos México**

En febrero de 2023, la Policía Estatal de Caminos del gobierno del estado restringió la circulación de vehículos de carga con peso mayor a 20 toneladas y 4 o más ejes, a los que se hizo obligatorio tramitar permisos en los que se establecen fechas, horarios y otras condiciones regulatorias. De esta manera, las unidades de transporte de carga foráneas tienen el libramiento como la única ruta alterna para la conexión con las carreteras a Nacajuca, Frontera y Macuspana.

Si bien es comprensible la restricción al transporte pesado de carga, dado el grave problema de saturación vehicular en la ciudad, esto genera un mercado cautivo en favor de los concesionarios, ya que no existe otra vía terrestre libre de peaje como alternativa a la autopista. Por otra parte, el libramiento es poco utilizado por conductores de autos particulares, lo que sin duda obedece al alto costo de la cuota, que en 2025 será de \$74.00 (setenta y cuatro pesos) para automóviles y \$37.00 (treinta y siete pesos) para motocicletas, por el recorrido de 29 km.

Cabe mencionar que al inicio de operaciones en 2016, la cuota para vehículos tenía un costo de \$28.00 (veintiocho pesos), lo que significa un incremento de 264% (doscientos sesenta y cuatro por ciento) en un lapso de 9 años, equivalente a 28.88% (veintiocho punto ochenta y ocho por ciento) anual, muy por encima del incremento de los precios reales, pues la inflación acumulada en el periodo 2016-2024 fue de 45.00 % (cuarenta y cinco por ciento), incluyendo los años 2020-2021, con inflación acumulada de 15 % (quince por ciento) a causa de la epidemia de Covid-19.

LIBRAMIENTO SUR DE VILLAHERMOSA, OBRA ESTRATÉGICA PARA LA INTEGRACIÓN VIAL DEL SURESTE

El peaje de \$74.00 (setenta y cuatro pesos) equivale al 130 % (ciento treinta por ciento) del costo promedio del combustible, que se calcula en \$55.68 (cincuenta y cinco punto sesenta y ocho pesos), considerando un rendimiento promedio de 12.5 km/lt (doce punto cinco kilómetros por litro) y un precio promedio de la gasolina regular en las estaciones de servicio del estado de Tabasco, de \$24.00/lt (veinticuatro pesos por litro). La cuota más alta es de \$210.00 (doscientos diez pesos), para camiones de 5 o más ejes.

En el boletín conjunto emitido por la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (**SICT**) y **BANOBRAS** en octubre de 2022, para informar la puesta en marcha de la segunda etapa, se asienta que el aforo estimado es de 7,726 vehículos, a partir del cual se puede inferir el volumen de ingresos anuales, a precios autorizados de 2025:

- 100 % vehículos, transporte de carga 0 % 208.67 millones/año
- 50 % vehículos, transporte de carga 50 % 400.44 millones/año
- 0 % vehículos, transporte de carga 100 % 592.20 millones/año

4. Libramiento sur de Villahermosa, obra estratégica para el sureste

Los grandes proyectos de infraestructura iniciados en Tabasco por el presidente Andrés Manuel López Obrador durante el periodo 2018-2024: refinería Olmeca y una parte del Tren Maya, así como la reactivación de la industria petrolera en la entidad, además de los proyectos ferroviarios de la administración de la presidenta Claudia Sheinbaum Pardo: interconexión del Tren Maya con el corredor interoceánico Istmo de Tehuantepec y el ferrocarril Estación Chontalpa-Dos Bocas, requieren complementarse con obras que garanticen la mayor eficiencia en las comunicaciones terrestres hacia y desde la ciudad de Villahermosa, en razón de su ubicación en el centro geográfico y económico de la región.

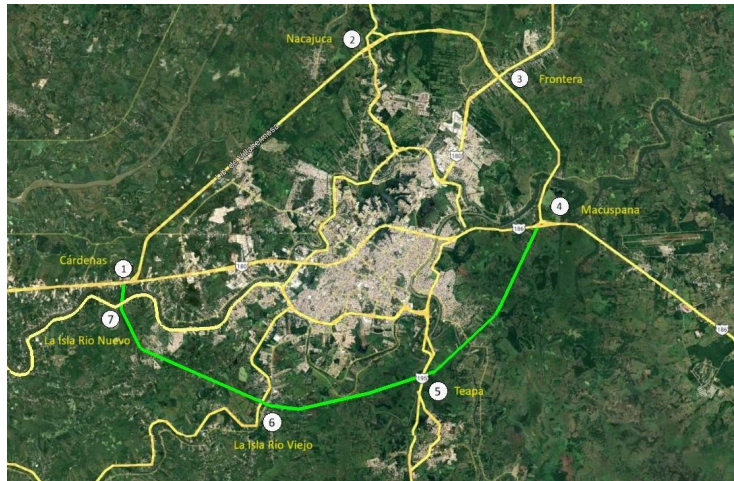
El libramiento sur permitirá establecer la conexión directa entre la carretera federal MEX-180 (tramo Villahermosa-Cárdenas), con las principales vías de comunicación terrestre que existen al interior de la densamente poblada región de "La Isla", así como con la carretera federal MEX-195 (Villahermosa-Teapa) y constituye una vía alterna al actual libramiento, con el fin de moderar el costo actual para conectar con la carretera federal MEX-186 Villahermosa-Macuspana.

En general, esta obra favorecerá el flujo vial dentro de la capital del estado, de esta con todas las regiones del territorio tabasqueño y con las cabeceras municipales. Disminuir los tiempos de traslado tiene un efecto positivo en la protección del medio ambiente al reducir las emisiones a la atmósfera.

LIBRAMIENTO SUR DE VILLAHERMOSA, OBRA ESTRATÉGICA PARA LA INTEGRACIÓN VIAL DEL SURESTE

Imagen 4. Cinco entronques viales del libramiento de Villahermosa (ruta sur)

- 4.-Carretera federal MEX-186
- 5.-Carretera federal MEX-198
- 6.-Camino La Isla Río Viejo
- 7.-Camino La Isla Río Nuevo
- 1.-Carretera federal MEX-180



5. Conclusiones sobre el libramiento sur de Villahermosa

Primera. A nueve años de que concluyó la construcción e inició la operación de la autopista "Libramiento de Villahermosa", no se ha mitigado el congestionamiento vial en la ciudad de Villahermosa.

Segunda. El gobierno federal, entidades federativas, banca de desarrollo y demás instituciones públicas, deben profundizar las medidas para desprivatizar la infraestructura estratégica, enfocando los recursos presupuestales en producir el máximo beneficio social y no reproducir esquemas dirigidos a garantizar la rentabilidad económica para concesionarios, contratistas, instituciones financieras y otros operadores privados nacionales y extranjeros.

Tercera. La construcción y operación del libramiento sur de Villahermosa favorecerá la integración vial de la región sureste, además de mejorar las condiciones de habitabilidad de la ciudad mediante la reducción de tiempos de traslado y la protección al ambiente por la reducción de emisiones de vehículos automotores.

Referencias
