

RESUMEN EJECUTIVO

Al Poniente del Distrito Federal, en la Delegación Tláhuac, existe una vialidad de dos carriles (uno por sentido) de 12 Km de longitud que comunica con la Población de Chalco, Estado de México. La vialidad tiene características interurbanas salvo en las proximidades a las manchas urbanas.

Debido al crecimiento urbano de la Ciudad de México y al desarrollo habitacional de las zonas aledañas a Tláhuac y a Chalco, la carretera presenta actualmente dificultades para la circulación en pequeñas secciones o tramos, porque no existen medidas de gestión de tránsito y además, la carpeta de rodamiento se encuentra en mal estado en general.

Para solucionar los problemas mencionados, el Gobierno del Estado de México a través de la Secretaria de Comunicaciones y Transportes, así como de la Junta de Caminos, proyectaron la modernización y ampliación a cuatro carriles del camino Chalco-Tláhuac. Esta propuesta fue evaluada durante el Curso Intensivo de Evaluación Socioeconómica de Proyectos, que realizó el CEPEP¹ en la Ciudad de Toluca, Estado de México.

La evaluación del proyecto de mejoramiento (rehabilitación) y ampliación de una vialidad consiste en determinar el momento óptimo de inversión, es decir, el año en que los beneficios netos en el primer año de operación del proyecto resutaran mayores que el costo de oportunidad que representa su inversión. Los beneficios netos son el resultado de sumar los beneficios por ahorros en CGV y los ahorros en costos de mantenimiento de la carretera.

Para realizar la evaluación, el equipo de trabajo realizó visitas de campo con el fin de determinar el volumen del flujo vehicular usuario de la zona del proyecto y verificar la problemática y las características operacionales y geométricas de la carretera. De acuerdo al principio de separabilidad de proyectos, en la vialidad Chalco - Tláhuac se identificaron cuatro tramos que son homogéneos según sus características de oferta y demanda. Para cada uno de los tramos se proponen algunas medidas de optimización previas a la rehabilitación y ampliación que significan montos de inversión mínimos y que solucionarían algunos de los problemas viales.

La proyección de beneficios netos de cada proyecto (rehabilitación de los tramos de la carretera y ampliación de los mismos), se realizó tomando en cuenta una tasa social de descuento del 18% hasta el año 2000, a partir de ese año disminuye 2% cada cinco años hasta llegar a 12%.

1 Centro de Estudios para la Preparación y Evaluación Socioeconómica de Proyectos.

El resultado de la evaluación indicó que el momento óptimo de inversión en la rehabilitación de los cuatro tramos es de inmediato, mientras que las inversiones en ampliar tres de los tramos deben ser postergadas al menos 4 años y el cuarto tramo conviene hasta dentro de 15 años.

La recomendación principal de este estudio es ejecutar las inversiones para rehabilitar la vialidad, y evaluar nuevamente la ampliación dentro de tres años, con el fin de incorporar nuevos elementos al análisis.