



V. CONCLUSIONES

La presente tesis sobre la planeación del proyecto carretero Nuevo Necaxa – Tihuatlán llega a las siguientes conclusiones:

1. La necesidad de incrementar la capacidad comercial del país requiere de infraestructura adecuada y eficiente que permita a México tener un desarrollo óptimo. México es un país que por su ubicación, riquezas de recursos naturales y cercanía a mercados internacionales importantes, le permiten tener ventajas competitivas significativas en comparación con otros países de Latinoamérica. Dichas ventajas le dan grandes posibilidades de desarrollo que deberán ser impulsadas y aprovechadas por una constante inversión en el desarrollo en infraestructura.

A pesar de la crisis económica y financiera mundial, México está en condiciones ventajosas para dar continuidad en el desarrollo de infraestructura carretera. Esto en parte a la mayor asignación de recursos públicos para proyectos carreteros, los nuevos esquemas de asociación público-privada que hacen de los proyectos algo muy atractivo para inversionistas y al apoyo por parte del Fondo Nacional de Infraestructura y Banobras.

2. El desarrollo de nueva Infraestructura en México plantea nuevos retos y oportunidades. Para llevar a cabo proyectos de forma exitosa es necesario una continua mejora en el proceso de planeación y adecuación a las nuevas condiciones del entorno financiera mundial. Aunado a esto, el Estado deberá establecer condiciones económicas, financieras, legales y técnicas que reduzcan los riesgos, favorezcan el desarrollo de la infraestructura y sobre todo den confianza a los inversionistas.

3. Los nuevos esquemas de asociación público - privada son una buena opción para la creación y modernización de carreteras, y por ello, la asignación de riesgos es uno de los principales aspectos de mayor relevancia en su aceptación por el mercado. Por ello mismo, proyectos de gran complejidad como el de Nuevo Necaxa – Tihuatlán son posibles y viables.



4. Un éxito desarrollo de la infraestructura, además de contar con mayores recursos, necesita de profesionales capacitados y actualizados en cantidades suficientes, capacidad institucional de las dependencias responsables de la infraestructura en los diferentes niveles de gobierno, crecimiento y consolidación de empresa especializadas en éste rubro (diseño, construcción, operación y mantenimiento).

5. Condiciones importantes en la prevención y eliminación de inhibidores de la infraestructura nacional son lo siguiente: 1) Mayor cantidad de recursos destinados a la construcción y conservación de la infraestructura carretera. 2) La oportuna y anticipada autorización en las contrataciones de las obras, gracias a la autorización de presupuestos y a una adecuada coordinación con la SHCP para tramitar el adelanto de los procesos de licitación, se traduce en mejores y pronto beneficios a los usuarios de la infraestructura carretera. 3) El buen control de programas y proyectos de obra pública permite mayor transparencia, entrega de resultados concretos y conlleva a mejoras en la calidad y competitividad de la Infraestructura.

6. Una vez terminado el proyecto Nuevo Necaxa – Tihuatlán se podrá tener una prueba más que las asociaciones Público – Privadas son una piedra angular para el continuo desarrollo de la Infraestructura en el País.

7. El avance y evolución de los nuevos esquemas de asociación público – privada deben reformar o eliminar los siguientes aspectos:

- A. Procesos para la liberación del derecho de vía. Los métodos de negociación empleados por el gobierno federal deben mejorar.
- B. Deberán suprimirse dictámenes de viabilidad que no son de gran relevancia y retrasan o complican los procesos.
- C. Mejorar las prácticas de contratación de estudios y proyectos utilizados para garantizar la calidad y correcto funcionamiento de las obras que construye el gobierno federal.
- D. Mecanismos de contratación que llevan a repetir anualmente los procesos de licitación y a contratar las obras por montos menores a los que reportarían mayores eficiencias y que provocan sobrecostos por el ciclo de arranque, ejecución y terminación de la obra contratada.
- E. Autorización de recursos presupuestales para proyectos que carecen de los requisitos que exige la normatividad para su ejecución, es decir, que carecen de proyecto ejecutivo, manifiestos de impacto ambiental, registro de SHCP, etcétera.



8. La carretera México – Tuxpan ha sido un proyecto que tardó demasiados años en poder materializarse. La adecuación de los esquemas de los contratos tradicionales ha sido necesaria y ha marcado una enorme diferencia si se compara con la cantidad de carreteras modernizadas, construidas y en construcción en los últimos 15 años. Dicha carretera permitirá conectar a la Ciudad de México con el puerto de altura Tuxpan en 2 horas y media.

9. La carretera atraviesa zonas con potencial turístico y ofrece un buen panorama para el desarrollo económico regional. Diversos sectores de la industria se beneficiarán (sobre todo la Industria Petrolera), a la vez que dichas regiones (Veracruz, Puebla e Hidalgo) tienen oportunidades ideales que harán posible un crecimiento sostenible y con grandes posibilidades de inversión. Poblaciones de importancia como Poza Rica, Huauchinango, Xicoteppec, Tulancingo y por supuesto Tuxpan se beneficiarán con esta nueva infraestructura.

10. El tramo Nuevo Necaxa – Ávila Camacho representa el de mayor complejidad técnica que se haya construido en el país en mucho tiempo. Una buena y eficiente organización, disponibilidad de recursos, flexibilidad de trabajo en todas sus áreas y un coordinado trabajo entre la constructora y las autoridades hacen que proyectos como éste sean llevados a cabo a tiempo y de manera exitosa. La construcción del proyecto ha demostrado que México tiene un nivel de Ingeniería muy bueno y altamente competitivo a nivel mundial.