

## **CAPÍTULO VII**

### **CONCLUSIONES, RECOMENDACIONES Y LIMITACIONES**

#### **7.1 Conclusiones**

- a) Dadas las características de la operación vial en la zona, es razonable concluir que tanto el proyecto propuesto por las autoridades, como la alternativa propuesta por el equipo evaluador generan beneficios similares.
- b) A partir de la comparación de beneficios y costos, se determinó que el momento óptimo de operación del proyecto propuesto por la Comisión de Caminos es el año 2010, pues es hasta entonces cuando los beneficios superan el costo de oportunidad de los recursos invertidos.
- c) El momento óptimo de operación de la alternativa propuesta por el equipo evaluador es en el año 2003, por lo que conviene iniciar la construcción del paso a desnivel en el segundo semestre del año 2002.

#### **7.2 Recomendaciones**

- a) A fin de obtener parte de los beneficios que se obtendrían con la realización del proyecto, se sugiere optimizar la situación actual, esto es, establecer la diferenciación de horarios de ciclos de los semáforos entre días laborales y días no laborales.
- b) Se sugiere verificar la posibilidad técnica de la construcción por separado de pasos a desnivel sobre cada una de las avenidas en estudio, de ser ésta posible, se recomienda evaluar cada uno como proyectos separables.
- c) Se recomienda realizar la evaluación a nivel de prefactibilidad de la propuesta del equipo evaluador en el año 2001, así como afinar los costos de inversión correspondientes al mismo.

### 7.3 Limitaciones

- a) No se determinó la factibilidad técnica de la construcción de dos pasos a desnivel sobre las avenidas Chávez y Gandhi.
- b) Los cálculos de los montos de inversión y mantenimiento de los proyectos evaluados se aproximaron tomando como base obras similares ejecutadas en la zona.
- c) No se cuenta con el registro preciso del incremento del parque vehicular en la temporada de feria, por esta razón y de acuerdo a la percepción de las autoridades, se tomó el supuesto de un incremento del 50%.