

## **CAPÍTULO VIII**

### **CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES**

De acuerdo a los resultados de estudio, durante todo el horizonte de evaluación la tasa de rentabilidad inmediata (TRI) fue como máximo del 6 %, apenas la mitad de la tasa usada por el Banco Interamericano de Desarrollo o el Banco Mundial, y la tercera parte de la tasa recomendada por el CEPEP. Esto nos lleva a considerar que no fue el momento óptimo de construcción del segundo cuerpo de la autopista, debido al alto costo de oportunidad que representó la obra.

La mayoría de los datos usados en este análisis provienen de CAPUFE, SCT y de la empresa constructora, por lo que en caso de que algunos de ellos pudieran cambiar significativamente, sería necesario repetir el trabajo aquí presentado.

Se recomienda realizar un análisis de la estructura tarifaria, para determinar la tarifa óptima social que deba cobrarse en función de los costos y de la estacionalidad que presente el flujo vehicular, una vez que ya está realizada la mayor parte de la inversión.

Por último, no se considera prudente que BANOBRAS acuda al rescate de esta carretera.