

CAPÍTULO VIII

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Considerando los resultados de la evaluación, se concluye que no es rentable, en términos sociales, construir ninguna obra de escala grande por el momento, ya que resulta alto el costo de oportunidad de los recursos que se utilicen. Si se quiere seguir invirtiendo en carretera, se recomienda que por lo menos se pospongan las obras hasta que el costo de capital sea menor y hasta entonces se realice otra evaluación.

Los momentos óptimos de operación resultantes, son sólo momentos en los que , dependiendo como crezca la demanda vehicular, se deba hacer una nueva evaluación; de esta manera, por ejemplo si el flujo vehicular crece al 10%, lo recomendable según los resultados, es hacer una posterior evaluación al llegar al año 2007 que es el año más cercano en el que se justifica el tramo 4.

Sin embargo, si el flujo vehicular crece al 3.5% (tasa promedio del ultimo censo vehicular y cercana a lo considerado por los expertos), se recomienda que no se realice ninguna inversión de tipo carretero en por lo menos 15 años (que es el período de evaluación).

Desde el punto de vista técnico se concluye que a una tasa de crecimiento del flujo vehicular del 5%, recomendada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), no se justifica la realización de ninguna de las alternativas propuestas, ya que de acuerdo al Manual de Capacidad de Carreteras,³⁴ para carreteras de 2 carriles en terreno plano y en condiciones ideales (similares a la carretera en estudio), la capacidad es de 2,800 veh/h en ambos sentidos y a la tasa de crecimiento del 5% el flujo de vehículos por hora no pasa a ser mayor de 500. Sin embargo no se hizo ninguna evaluación económica a esta tasa, pero de acuerdo a los flujos proyectados hasta el año 2010 (al 3.5%, 7%, 10% y 15%) es posible darse una idea de la rentabilidad que tendría el proyecto si la demanda creciera al 5%, que lo más seguro es que tampoco fuera rentable.

Por lo que respecta a costos, los resultados deberán ser tomados con reserva debido a que por carecer de información suficiente y actualizada se podrían subestimar o sobrestimar los beneficios atribuibles a este proyecto.

34. HIGHWAY CAPACITY MANUAL (special report 209)Transportation Research Board,Washington, D.C. 1985,(trad. y Ed. Asociación Técnica de Carreteras, Comité Español de la A.I.P.C.R. Madrid, España 1987) págs. 272/273

Por todo lo antes expuesto se recomienda que en el futuro, para poder llegar a estudios con mayor nivel de detalle, es necesario que las dependencias tanto federales como estatales encargadas de este sector cuenten o realicen la información estadística de aforos vehiculares, encuestas origen - destino y estudios de precios unitarios actualizados para lograr mejores resultados.

Además, se recomienda la adecuación de paquetes computacionales disponibles para estos tipos de proyectos, como lo son el HDM-III y TRARR que son de gran utilidad para medir adecuadamente los beneficios y costos; y así poder lograr mejores resultados en posteriores proyectos.