

CAPÍTULO VII

CONCLUSIONES, RECOMENDACIONES Y LIMITACIONES

6.1 Conclusiones

- El Proyecto de gestión de tránsito es rentable socialmente, su TRI de 193% para el año 1997 significa que los costos sociales de implementar las medidas tienen un costo de oportunidad menor para el país que los beneficios que percibiría con ellas.
- El Paso a Desnivel resultó socialmente rentable, su TRI para 1997 es de 41%, lo que significa que los costos sociales de ejecutar su inversión tiene un costo de oportunidad menor para el país que los beneficios que percibiría con ellas.
- El momento socialmente óptimo de la inversión en el libramiento carretero es el año 2010.

6.2 Recomendaciones

- Se recomienda ejecutar de inmediato el Proyecto de Gestión de Tránsito ya que dada su alta rentabilidad social, no requiere incorporar más estudios sobre la inversión.
- Hacer un estudio al nivel de factibilidad para la inversión del proyecto de Paso a Desnivel para perfeccionar los cálculos de la rentabilidad, de confirmarse que no son superiores a 22 millones de pesos, ejecutar el proyecto.
- Evaluar nuevamente el libramiento en un lapso de 10 años, esto con el objeto de incorporar nueva información de origen destino e incorporar los ajustes sociales en los montos de inversión para determinar nuevamente su momento socialmente óptimo de inversión.

6.3 Limitaciones

- Los presupuestos de cada uno de los proyectos fueron estimados por el equipo de trabajo con asesoría del personal de la Secretaría de Obras Públicas del Estado de Hidalgo.

- Los costos calculados con el modelo VOC-MEX se ajustaron para incorporar los costos ocasionados por congestión, en su caso se supuso que la congestión disminuiría los ahorros en CGV en la misma tasa en que crece el flujo vehicular en la zona.
- Los beneficios y costos no cuantificados en este estudio los constituyen:
 - reducción de la contaminación ambiental por ruido y emisiones tóxicas.
 - aumento del valor de terrenos aledaños al trazo del libramiento.
 - disminución de accidentes.
 - disminución de costos en la producción agrícola en la zona de afectación.

La asignación del tráfico desviado hacia el libramiento se realizó basándose en un supuesto que validó el equipo de trabajo con visitas a las zonas y pláticas con la gente.