

CAPÍTULO V

CONCLUSIONES, RECOMENDACIONES Y LIMITACIONES DEL ESTUDIO

5.1 Conclusiones

- i) El momento óptimo de inversión en los tramos 2 y 3 es de inmediato.
- ii) Los tramos 1A, 4 y 1B presentan sus momentos óptimos de inversión en los años 1999, 2000 y 2001 respectivamente, para iniciar la operación en el año siguiente.
- iii) Se deben programar la ejecución de las obras en función del calendario señalado, el que deberá ser ajustado al disponerse de los montos definitivos de inversión para cada tramo.
- iv) La evaluación realizada supuso que no habría cobro de peaje por circular en la carretera ampliada. De no ser así, los momentos óptimos de inversión se postergarían, por cuanto disminuiría el número de vehículos beneficiarios.

5.2 Recomendaciones

- i) En lo que respecta a los costos de inversión, verificar los volúmenes de obra y la integración de precios unitarios; ya que comparando éstos, con otros proyectos similares, se consideran "altos". De disminuir los montos de inversión, se adelantaría el momento óptimo de inversión en los tramos 1A, 4 y 1B, acercándose al momento actual.
- ii) Profundizar el estudio de los beneficios para los tramos 1A, 4 y 1B de tal suerte de incorporar posibles beneficios en el periodo de baja demanda y considerar externalidades positivas en vehículos que circulan por vías perpendiculares al libramiento en los puntos donde se construirán los distribuidores y puentes.

5.3 Limitaciones

- i) No fue posible obtener cifras sobre la estacionalidad de la demanda. Sin embargo, se completaron dos aforos completos de 24 horas, el primero, antes del inicio de la feria de Tepic; y el segundo, durante la feria (periodo que se considera como de demanda alta). Para el cálculo del TDPA se realizó un promedio de ambos aforos.

- ii) No se consiguieron cifras sobre el índice de accidentes. Cabe recordar que el posible beneficio por disminución de accidentes, se consideró como intangible, ya que la experiencia indica que no es un beneficio significativo para justificar un proyecto.
- iii) El estudio considera que los beneficios sociales por ahorro en CGV, de los vehículos que circulan por el libramiento durante las horas de demanda baja, son cero. No se consideran externalidades en vehículos que utilizarán los distribuidores y puentes.
- iv) Para el cálculo estimado de la TRI, se consideró que no hay uso alternativo de los terrenos donde se construiría el libramiento actual, y que por consiguiente, el costo social de los terrenos es cero.