

## **CAPÍTULO VIII**

### **CONCLUSIONES, RECOMENDACIONES Y SUPUESTOS**

De no suceder un fenómeno económico extraordinario, que incremente el flujo vehicular, podemos deducir que el programa de la Secretaría de Comunicaciones y Transporte, de ampliar de dos a cuatro carriles el Eje Carretero del Golfo (Tuxpan - Matamoros); no resulta conveniente realizar la ampliación durante los siguientes 15 años.

Sin embargo, en el tramo "San Fernando-T.I Reynosa", se visualiza la conveniencia socioeconómica de ejecutar la ampliación en el año 2,000; por lo que se recomienda se realice un estudio más a detalle en el año de 1999 que avale dicha ampliación.

Al evaluar y proponer las alternativas que solucionan la problemática actual de la carretera existente, concluimos que conviene socioeconómicamente mejorar la carretera actual; en virtud de que los beneficios que se obtienen, son mayores a las inversiones que se requieren para mejorarla.

En la realización de la presente evaluación, se realizaron los siguientes supuestos:

Para estimar la velocidad de autobuses y camiones, se supuso que ésta era de 89.9% y 79.9% respectivamente en relación a la velocidad calculada para vehículos ligeros con el Manual de Capacidad Vial. Estos porcentajes fueron resultado del aforo realizado por el equipo evaluador, en el tramo La Coma - Amp. La Loma, los cuales fueron aplicados para toda la carretera.

En lo que se refiere al número de ocupantes para vehículos ligeros y camiones, utilizado en el cálculo del beneficio por ahorro de tiempo, se hizo el supuesto de que este era similar para todos los orígenes destino de la carretera, al obtenido en el aforo realizado por el equipo evaluador, en el tramo La Coma - Amp. La Loma.

Para valorizar el tiempo de los pasajeros se utilizó la razón PIB/ Población, dividido entre el número de horas laborables al año.

Para el caso de la construcción de la ampliación, se hizo el supuesto de que la construcción de los dos carriles adicionales, se construiría conjuntamente con el mejoramiento de la carpeta actual; por lo que los usuarios de la carretera solo se verían afectados cuando se estuvieran realizando las obras de mejoramiento en los carriles ya existentes y sin verse afectados por la ejecución de los carriles adicionales.

Para la proyección del flujo vehicular, se supuso que éste crecería a la tasa de crecimiento proyectada para el PIB nacional; esto basado en estudios empíricos que demuestran, que para la mayoría de los casos la elasticidad entre la tasa de crecimiento del PIB y la tasa de crecimiento de la demanda vehicular oscila entre .9 y 1.1.

Para la evaluación de los tramos, se consideró que existía una independencia entre ellos; es decir, que la ejecución de un proyecto en alguno de ellos no impactaría en los tramos aledaños al mismo.

Se utilizó como criterio para determinar la extensión de los pares origen destino, que no existiera una variación mayor al 10% del TDPA entre los puntos generadores que integran dicha sección.

En la determinación de la periodicidad del TDPA, se consideró que esta era similar en todos los tramos, a la que se presenta en las dos estaciones maestras de la S.C.T., situadas en el km. 78.3 de la carretera Tampico-Est. Manuel y en el km. 202 de la carretera Cd. Victoria - Matamoros.

Para la estimación del tráfico desviado, se crearon tres escenarios (optimista, medio y pesimista), los cuales fueron propuestos por personal de la S.C.T. Sin embargo, sólo fue necesario llevar a cabo la evaluación del escenario optimista, debido que al no resultar rentable, perdía sentido evaluar los dos escenarios restantes.

Además de los supuestos mencionados se tuvieron las siguientes limitaciones en la evaluación:

Para la valorización del posible ahorro por la disminución en gastos de mantenimiento de la carretera, se consideró un ahorro solo en el primer año del proyecto y para los siguientes años el gasto sería el mismo al actual; lo anterior en base a los criterios de mantenimiento para carreteras que considera la S.C.T.

El posible ahorro por disminución de accidentes, no fue considerado en el presente estudio, primeramente por lo subjetivo y difícil que puede resultar valorizar la pérdida de vidas humanas y por la premura del tiempo para realizar el estudio

En la valorización del tiempo de los usuarios de la carretera, no se hizo una categorización de los mismos, asignándole el mismo valor del tiempo a todos los usuarios independientemente de la ocupación de cada uno.

Para la evaluación no se consideraron precios sociales, debido a la carencia de los mismos en nuestro país; con excepción de la tasa social de descuento, la cual fue estimada por BANOBRAS para el año de 1994, misma que fue utilizada.