

CAPÍTULO VIII

LIMITACIONES DEL ESTUDIO

Los beneficios del proyecto han sido subestimados por lo siguiente:

- De los 82 cruceros al nivel de la vialidad con las vías del ferrocarril, se destacaron 29 como cruceros críticos para el cálculo de beneficios por ahorros de tiempo de viaje, ahorro de costos de operación de vehículos y autobuses, así como por disminución de la contaminación, pero no se tomaron en cuenta los beneficios generados en el resto de los cruceros.
- No se cuantificó el beneficio por disminución de costo de operación por tener las nuevas estaciones un mejor diseño en sus patios y por el uso de nueva tecnología.
- Se consideran los mismos costos de operación para vehículos privados y para vehículos de servicio a empresas (entrega de mercancías), estos últimos tienen un costo de operación mayor.
- No se cuantificó el beneficio por la disminución de accidentes.
- No se cuantificó el impacto en la recaudación de impuestos prediales debido al incremento de la plusvalía de los terrenos donde se encuentran ubicadas las actuales estaciones.
- No se contó con el precio social de la mano de obra y los materiales transables para el cálculo de la evaluación social.

Por otra parte se tiende a sobrestimar los beneficios por lo siguiente:

- Se utilizó una tasa de crecimiento del 6% anual tanto para servicio de carga como para servicio de pasajeros, y éste último ha manifestado una baja en el servicio en los últimos años.
- Se trabajó bajo el supuesto de que los trenes unitarios funcionan como tráfico interno y que van directamente a la estación de carga.
- No se cuantificaron los costos de traslado de personal a las nuevas instalaciones.
- No se cuantificó el costo social generado por la reubicación de la estación de pasajeros, ocasionado a los usuarios de este servicio.

Además de las limitaciones antes señaladas, cabe destacar que el estudio contiene otras dos que merecen destacarse aparte: La primera, que sólo se dispuso de información del tráfico ferroviario de orden interno (servicio de patio) del mes de enero de 1995 y en lo que respecta al tráfico externo y de pasajeros, tuvimos información de los primeros 10 días del mes de diciembre de 1994, la cual fue utilizada para periodizar la demanda anual.

Esto puede llevar a subestimar o sobrestimar los beneficios, en función de cuan representativos sean estos del comportamiento del flujo ferroviario durante el año.

La otra limitación es que algunos de los costos contenidos en este estudio fueron determinados mediante una aproximación gruesa, utilizando cifras estimativas proporcionadas por expertos en la materia. Esto también puede llevar a subestimar o sobrestimar los beneficios.