



Colegio de
Ingenieros Civiles
de México A.C.

RESUMEN DEL DICTAMEN DEL COLEGIO DE INGENIEROS CIVILES
DE MÉXICO A.C. SOBRE LAS OPCIONES PARA LA SOLUCIÓN DEL
PROBLEMA DE SATURACIÓN DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL
DE LA CIUDAD DE MÉXICO

Comité Técnico de Financiamiento

VIII. COMITÉ TÉCNICO DE FINANCIAMIENTO

ASPECTOS RELACIONADOS CON COSTOS DE CONSTRUCCIÓN.

TEXCOCO.

Al presupuesto actualizado a la fecha por 285,000 Mdp hay que tomar en consideración que las obras del Plan Hidráulico del Valle de México por un monto de 17,000 Mdp son necesarias e independientes de que se lleve a cabo la construcción del NAIM, sin embargo están dentro del presupuesto, por lo que hay que descontarlas para hacer realmente una comparación al mismo nivel.

Por otro lado, el GACM ha tomado una serie de medidas denominadas Ingeniería de Valor que consiste en reducción de costos con monto de 12,670 Mdp; por lo que respecta a la conectividad se tiene un presupuesto por 4,555 Mdp de recursos públicos; finalmente, hay que tomar en consideración la recuperación del valor económico de los terrenos del AICM que estimamos que pudiera andar en el rango de los 3,000 pesos por m², esto es alrededor de los 23,100 Mdp. Por lo anterior, consideramos que el costo final sería de 232,230 Mdp.

AICM-SL.

La consideraciones que se tomaron para tener un costo final son: el presupuesto presentado por 70,342 Mdp y de 66,678 Mdp, monto reducido después de concesiones, no cuenta con proyectos ejecutivos, llama la atención a manera de ejemplo, el costo por m² que se está considerando en la terminal por 4,600 pesos, cuando en el mercado anda alrededor de 20,000 pesos y de 15,000 pesos para construcciones muy económicas, por lo que por simple regla de tres, un presupuesto “austero” apegado a la realidad andaría alrededor de 217,428 Mdp, desafortunadamente por falta de tiempo no se puede indicar un dato con más precisión; por otro lado habrá que considerar las obras de acceso al SL, que de acuerdo con IMT (Instituto Mexicano del Transporte) andarían en 63,310 Mdp.

También hay que tomar en consideración el costo hundido por cancelar contratos del NAIM con un valor de 160,000 Mdp y ejecutados por 58,000 Mdp y que según datos del GACM sería de aproximadamente de 100,000 Mdp; así mismo, se toma en consideración las obras hidráulicas y total remodelación del NAIM que ha sido objeto de innumerables intervenciones arquitectónicas y de obra civil en sus instalaciones, mismas que no han sido suficientes, para atender la creciente demanda de las líneas aéreas y de los propios usuarios, que se estiman tendrían un valor de aproximadamente de 5,000 Mdp. Por lo anterior, consideramos que el costo final sería de 385,738 Mdp.

Opinión: **Consideramos un error solo comparar al día de hoy los costos relacionados directamente con la construcción de las terminales NAIM vs SL, ya que tomando en consideración todos los costos relacionados con sus infraestructuras y recuperaciones correspondientes, la opción de TEXCOCO presenta menores costos**

ASPECTOS RELACIONADOS CON COSTOS OPERATIVOS

TEXCOCO.

Se tiene un costo programado de 4.91 dólares por pasajero.

AICM-SL.

Actualmente se tiene un costo de 6.28 dólares para el AICM, para el de SL no se tiene información

Opinión: La opción de AICM-SL desaprovecharía la economía de escalas por lo que la opción de TEXCOCO en el largo plazo es la mejor.

ASPECTOS RELACIONADOS CON COSTOS DE MOVILIDAD.

De acuerdo con información del IMT y del Comité de Infraestructura el Transporte del CICM, el costo anual por hora hombre de traslado para el año de inicio de operaciones sería para TEXCOCO de 21,877 Mdp vs el de AICM-SL que sería de 28,858 Mdp, por lo que TEXCOCO es la mejor opción.

ASPECTOS RELACIONADOS CON COSTO FINANCIEROS

Opinión: Habrá que tomar en consideración que aunque la fuente de repago (el TUA) es la misma para ambas opciones, en el evento que se cancelara la concesión del NAIM, habrían tres consecuencias: primero los inversionistas tanto nacionales como internacionales acelerarían el pago de los diferentes instrumentos emitidos a la fecha y por otro lado dificultaría la obtención de recursos mediante nuevos instrumentos para financiar la opción AICM-SL.

La segunda consecuencia es que el impacto en los mercados doméstico e internacional respecto de la percepción de riesgo para futuros financiamientos de infraestructura no sería pequeño debido, tanto al precio adicional que cobran los mercados por la incertidumbre respecto la fecha efectiva de vencimiento del principal de los bonos en general para desarrollo de infraestructura en el país, basados en la experiencia de una aceleración inesperada del pago; así como a la disminución en el interés comparativo contra otras naciones por hacer este tipo de inversiones inciertas. La tercera consecuencia es que se tendrían que liquidar los bonos de la Fibra E con un premio por la cancelación, lo cual implica mayor costo directamente asociado a la eliminación del NAIM.



Hay que recordar que estos bonos no tienen como fuente de repago al TUA. Finalmente, a largo plazo, el “apetito” para adquirir una concesión sería mayor para la opción de TEXCOCO, con lo cual el Estado sería mejor recompensado. Por lo anterior TEXCOCO resulta la mejor opción desde el punto de vista de costos financieros.

CONCLUSIÓN

Con la información disponible hasta ahora para ambas opciones y con el análisis llevado a cabo de los diferentes costos, el Comité de Financiamiento del Colegio de Ingenieros Civiles de México se pronuncia a favor de:

CONTINUAR CON LA CONSTRUCCIÓN DEL NUEVO AEROPUERTO INTERNACIONAL DE MÉXICO EN TEXCOCO.