



En firme
**DAVID
PÁRAMO**
david.paramo23@gimm.com.mx
Twitter: @dparamooficial

Elementos de decisión

La decisión entre continuar con la construcción del Nuevo Aeropuerto Internacional de México o seguir adelante con el concepto de Santa Lucía será, por decisión del Presidente electo, producto de una consulta o encuesta popular, aún no ha definido, programada para el 28 de octubre.

Para tomar una decisión informada es necesario tener muy claros los siguientes hechos. El NAIM es una obra en marcha que tiene un grado de avance del 31.5%. Su costo se ha mantenido en 13,300 millones de pesos. El 90% del financiamiento es privado y sólo 10% son recursos presupuestales, 28,000 millones de pesos.

Como ha afirmado el empresario y asesor del próximo gobierno, **José María Riobóo**, Santa Lucía se encuentra en fase conceptual, no existe ningún estudio que avale su viabilidad o los costos que hasta el momento han sido señalados.

Un libro escrito por **Riobóo** y **Sergio Rubén Samaniego Huerta** (*Sistema aeroportuario del Valle de México*) se afirma, sin mayores detalles, que la construcción de Santa Lucía tendría un costo de 70,000 millones de pesos. El estudio se hizo con pesos de 2014, por lo que habría que considerar la depreciación en estos prácticamente cuatro años.

Javier Jiménez Espriú, postulado como próximo secretario de Comunicaciones y Transportes, presentó un documento en el que señala que para la operación de un aeropuerto comercial en Santa Lucía sería necesario mover a 7,500 miembros de la Fuerza Aérea Mexicana, 3,000 miembros de sus familias, más las instalaciones militares y sociales.

El centro de operaciones del Plan DN-III se encuentra en esta base militar y no se especifica si sería movido a otra ubicación o si operaría simultáneamente junto con la terminal aérea comercial. Tampoco se establece cuáles serían los costos, y cómo serían financiados, de transporte o acondicionamiento urbano para conectar las dos terminales aéreas que operarían simultáneamente.

En el caso de la terminal de Santa Lucía se tendría que mantener el actual AICM. Esta alternativa sólo ha sido mencionada por MITRE, una de las empresas de análisis de mayor prestigio mundial, y está condicionado a que no haya más operaciones aéreas de las que actualmente hay, es decir, 50 operaciones por hora. El NAIM permitirá hacer 77 operaciones por hora.

VOCES EXPERTAS

Con base en los elementos presentados por el nuevo gobierno para sustentar un debate informado, la Unión Mexicana de Asociaciones de Ingenieros, la Academia de Ingeniería de México y el Colegio de Ingenieros Civiles de México optaron que la única opción viable es seguir adelante con el NAIM.

Las más respetadas organizaciones gremiales de ingenieros dejaron claro que no existen problemas serios en cuanto al hundimiento de las pistas y su mantenimiento. Sin embargo, sí dejaron claros algunos temas que deben mejorarse, pero que no eliminan la opción del NAIM.

El próximo martes, el Consejo Coordinador Empresarial presentará su posición sobre el informe ejecutivo que entregó el próximo gobierno y no se necesitan dotes especiales para saber que mantendrán su posición abiertamente a favor de continuar con la obra en proceso del NAIM.

Son falsos los rumores difundidos por algunos columnistas y replicados por sospechosas oleadas en redes sociales, según los cuales **Carlos Slim** y algunos otros empresarios habrían cambiado de opinión sobre el NAIM. Esta versión fue oficialmente desmentida por la oficina del presidente de Grupo Carso.

Dentro de esos documentos, los únicos argumentos a favor de Santa Lucía son el libro escrito por **Riobóo**, quien participó y perdió en la licitación del NAIM, así como un reporte de tres hojas en el que se habla de una visita a la actual base militar por parte de los chilenos **Jaime Armando González Norambuena** y **Jesús Pedro Sánchez Cvitanic**, ambos excontroladores de tránsito aéreo en su país.

COSTOS

Es muy difícil comparar una obra en marcha, con casi un tercio de avance, con un concepto, que no está sustentado en ningún estudio serio; sin embargo, pueden hacerse algunas matemáticas fundamentales.

El costo del NAIM es de 260,000 millones de pesos. Según los documentos presentados por el nuevo gobierno sólo 28,000 millones de pesos provienen del erario, el resto de fondos privados. Por lo menos dos empresas han señalado que estarían interesados en una concesión total.

Siempre siguiendo los datos presentados por el nuevo gobierno, cancelar el NAIM implicaría un costo inicial de 10,000 millones de pesos. Estos recursos serían tirados a la basura, puesto que se trata del pago de obras que ya se realizaron y la cancelación de contratos.

Moody's ha señalado que cancelar esta obra en proceso implicaría dudas sobre la capacidad del nuevo gobierno de mantener sus contratos. No olvide que hay dos colocaciones: una por 6,000 millones de dólares y otra por 30,000 millones de pesos en los mercados nacionales e internacionales.

Sin considerar la reubicación de la base militar 1 de la FAM, las obras de vialidad y reajuste urbano que son necesarias, el costo inicial de Santa Lucía sería muy similar al del NAIM, que ya tiene financiamiento por 193,000 millones de pesos.