



Apéndice F
VALORACION DE INVERSIONES

APENDICE F

VALORACION DE INVERSIONES

- Factores a considerar
- Criterios de evaluación



Factores a considerar

La programación en el tiempo de la ampliación del Aeropuerto de Barcelona, como cualquier otra gran infraestructura, está condicionada por una serie de factores políticos, económicos, técnicos, sociológicos, ambientales, etc., que hacen difícil obtener la solución que resuelva satisfactoriamente la integración de todos ellos. Entre los más importantes a considerar se encuentran los siguientes:

Factores técnicos

El análisis del tráfico aéreo futuro conlleva el diseño de una infraestructura con capacidad suficiente para atender la demanda esperada. De dicho diseño derivará un presupuesto y su programación en fases de ejecución que modelan el plan de inversiones a ejecutar. Ahora bien existen diferentes formas de proyecto que afectan de manera importante al coste de las obras a realizar.

Factores económicos generales y sectoriales

Amén de la influencia que pueda tener la situación económica general, el sector de la construcción tiene su propia dinámica que puede influir en lo que vaya a ser el comportamiento de las inversiones; si bien la obra pública en Cataluña ha experimentado una baja importante en los últimos años, la estabilidad y contención de los tipos de interés ha propiciado un crecimiento exponencial de la promoción inmobiliaria. Tanto es así que actualmente empiezan a presentarse serios problemas para obtener suministros, en particular, mano de obra cualificada. Esto está provocando el incumplimiento de los plazos previstos de obra con el consiguiente aumento de los costes indirectos en ella, además del aumento de los costes directos producido por una demanda mayor que la oferta existente en el sector.



Factores socio-políticos

Las competencias urbanísticas de otras administraciones implicadas y la influencia económica inducida en el entorno geográfico inmediato de la ejecución de las grandes inversiones en infraestructura hacen que, como es bien sabido, a menudo las decisiones de inversión, la configuración y contenidos de los proyectos y la programación en el tiempo de los mismos trasciendan más allá del ámbito puramente técnico.

Factores medioambientales

La situación del Aeropuerto entre dos Zonas de Protección de importancia ecológica condiciona las posibles soluciones técnicas a utilizar en su diseño. La solución técnicamente idónea muchas veces no es directamente con la necesidad ambiental.

Finalmente y como una cuestión de carácter general, debe tenerse en cuenta que en el momento de la planificación deben estimarse valoraciones de las obras a ejecutar sin que se hayan desarrollado, obviamente, los proyectos que las definen en detalle y que permiten predecir con cierta exactitud su coste. La concreción de los proyectos, la licitación de los mismos en el mercado y su posterior ejecución fijarán progresivamente la cuantía final de la inversión.

Criterios de evaluación

No está al alcance de la planificación disponer de los proyectos de las obras a realizar en el momento de tener que evaluar inicialmente sus costes puesto que éstos estarán disponibles más adelante. Para salvar esta dificultad y disponer de una buena aproximación a las magnitudes a invertir, se ha desarrollado un cuadro de precios unitarios con los que se ha procedido al cálculo de las inversiones incluidas en el Plan de Inversiones.

Debe hacerse una consideración importante a quien trate de analizar estos números, en el sentido de la prudencia con que deben observarse ya que estos precios son:

GLOBALIZADORES

Recogen conceptos muy dispares que se engloban en un solo precio unitario, por ejemplo, metro cuadrado de terminal o de urbanización.



EMPIRICOS

Están basados en la experiencia, es decir, saber cuánto han podido costar obras de carácter similar anteriormente. No obstante, no incluyen información del coste de las nuevas tecnologías, y es obvio que la investigación en temas aeronáuticos evoluciona día a día y es difícil aquilatar el coste de los nuevos sistemas tecnológicos.

COYUNTURALES

La situación del sector de la construcción, sostenida desde hace más de dos años, hace pensar que el desarrollo de las obras se desenvolverá con los problemas del actual escenario, sin embargo, algunos analistas económicos prevén una desaceleración a medio plazo.

Puntualizado todo lo anterior, los criterios de evaluación aplicados han sido los siguientes:

Obtención del suelo

Como ya se ha indicado, conocida la superficie del terreno a obtener se le ha aplicado un valor unitario en función de su clasificación urbanística, su uso y su procedimiento de obtención. Por su naturaleza en este apartado no tendrá mayor desarrollo.

Programa General

Los costes de dirección, organización y control se han valorado en base a operaciones de infraestructura similares tales como el Plan Barajas. Los estudios y otras asistencias se han valorado a partir de una relación pormenorizada de todos ellos.

Obras, Suministros e Instalaciones

Se han aplicado los precios unitarios, que aparecen en el cuadro F.1, a las mediciones de las obras a realizar y el valor de construcción de las obras obtenido se ha agregado al coste de las asistencias técnicas de redacción de proyectos y de los trabajos de control y vigilancia de ejecución.



F.1 CUADRO DE PRECIOS APLICADO A LAS OBRAS, SUMINISTROS E INSTALACIONES

Concepto	Unidad	Valor (10 ³ pta)
CAMPO DE VUELO		
Firme completo para pistas, calles de rodaje y calles de salida rápida	m ²	10,0
Firme en márgenes de pistas	m ²	6,0
Firme en márgenes de calles de rodaje y calles de salida rápida	m ²	5,0
Obras de drenaje y bombeo de pistas, calles de rodaje y calles de salida rápida	m ²	5,0
Firme de plataforma	m ²	14,0
Obras de drenaje de plataforma	m ²	4,8
Obra civil complementaria	m ²	1,7
AREAS TERMINALES		
Obras remodelación instalación actual	m ²	200,0
Nuevo edificio terminal	m ²	180,0
SISTEMAS TECNOLOGICOS		
Sistemas de ayuda a la navegación aérea	ud	1.261.400,0
Obra eléctrica: centrales y redes	KVA	