

Sedena, aún sin estudios propios para Santa Lucía

- Por austeridad no usa 885 mdp de preinversión
- Dependencia puede retrasar datos del proyecto

NOÉ CRUZ SERRANO
—noe.cruz@eluniversal.com.mx

La Secretaría de la Defensa Nacional (Sedena) recibió la autorización para realizar, por cuenta propia, a partir del 2 de febrero de este año, estudios de preinversión para la Construcción de un Aeropuerto Mixto Civil/Militar de Capacidad Internacional en la Base Aérea Militar No.1 (Santa Lucía, Estado de México) y su Interconexión con el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM), pero a la fecha no se han llevado a cabo.

Las limitaciones presupuestarias han impedido que la dependencia ejerza los 885.5 millones de pesos que le fueron otorgados este año para los estudios que encabezaría la Dirección General de Ingenieros de la Sedena.

De acuerdo con la Unidad de Inversión de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP), con estos estudios, la Sedena pretendía contar con “el diseño del espacio aéreo y los procedimientos, así como de la capacidad y requerimiento de equipamiento para lograr los mismos; establecer la orientación, separación y longitud de pistas, así como los de ayudas a la navegación y visuales”.

Además, “contar con certidumbre de las características del suelo que permitan desarrollar los proyectos ejecutivos de las edificaciones e infraestructura; certeza en los aspectos legales que no interfieran en el inicio o futuro del mismo; contar con las bases para que la infraestructura

que se diseñe sea acorde con la demanda y no sobredimensionar y generar costos innecesarios”.

La información a la que tuvo acceso EL UNIVERSAL añade que también buscaban identificar, de acuerdo con la normatividad vigente, el impacto ambiental de las obras que se desarrollarán, así como las medidas de mitigación para que el proyecto sea ambientalmente sustentable; contar con una propuesta de solución de conectividad entre aeropuertos que sea competitiva para los tiempos de conexión y beneficie el acceso a cada terminal aérea.

Del mismo modo, evitar imprevistos que provoquen sobrecostos a la inviabilidad del proyecto; evitar el daño o afectación al patrimonio arqueológico; contar con una estrategia integral para atender los impactos sociales y no afectar su desarrollo; garantizar que se cuente con los servicios de agua, luz, drenaje y telecomunicaciones, entre otros; darle viabilidad económica.

Asimismo, contar con un conjunto de elementos relacionados lógicamente, tecnológica y cronológicamente para el diseño del aeropuerto, que se ejecutan en un tiempo determinado y tienen como objetivo resolver un problema, satisfacer una necesidad o aprovechar una oportunidad, así como disponer del gerenciamiento que coordine, valide y asegure la calidad de la información y resultados de los estudios para la correcta definición de los alcances, costo y

tiempo de ejecución del proyecto.

No obstante, por el estado de *stand by* en que se encuentra el plan, la Sedena estaría retrasando o cancelando la posibilidad de acceso a esta información, mientras el nuevo aeropuerto de Santa Lucía avanza.

El documento, base del proyecto de inversión que la dependencia tenía previsto llevar a cabo para desarrollar los estudios correspondientes, señalaba que “la demanda de servicios aeroportuarios generada en la Zona Metropolitana del Valle de México es atendida primordialmente por el AICM, así como por el Aeropuerto Internacional de Toluca (AIT).

“Sin embargo, la capacidad del AICM y del AIT no permite brindar un adecuado nivel de servicio para satisfacer las necesidades del transporte de pasajeros y de carga [nacional e internacional], en el corto y mediano plazos”.

Detallaba que desde 2005, el volumen de pasajeros ha aumentado anualmente 5.1%, hasta alcanzar 41.7 millones de pasajeros en 2016. Estimó que los pasajeros en conexión en el AICM representan casi 23% del total en 2016. Además, entre 2009 y 2016, el volumen total de carga aumentó a una tasa media anual de 6%.

Para 2016, la actividad total en AICM alcanzó 448 mil 150 operaciones, un aumento de 5% en un aeropuerto altamente saturado.

Además, si se proyectaba una tasa de crecimiento medio anual



Fecha 20.08.2019	Sección Cartera	Página 30
----------------------------	---------------------------	---------------------

para todo el horizonte de planificación de 2.5%, resulta que en 2065 se puede alcanzar hasta 137 millones de pasajeros.

La combinación de un mayor volumen proyectado de pasajeros y de carga da como resultado un aumento total de 9.4% en 2030, con una proyección de 723 mil operaciones anuales totales, que incluyen comerciales, de aviación general, gubernamentales y militares.

Por ello, la Sedena necesita confirmar la tendencia con los estudios referidos, a fin de disponer de información precisa para la construcción de la terminal de Santa Lucía.

Al no poder concretar el proyecto, dependerá de los datos que le entregue la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT). ●

“Sin embargo, la capacidad del AICM y del AIT no permite brindar un adecuado nivel de servicio para satisfacer las necesidades del transporte”

UNIDAD DE INVERSIÓN DE LA SECRETARÍA DE HACIENDA



ARCHIVO EL UNIVERSAL

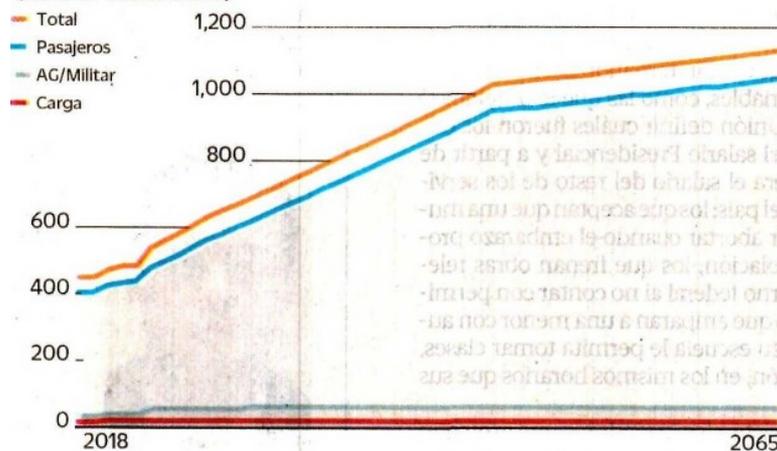
Al no contar con los estudios sobre el aeropuerto de Santa Lucía, la Sedena dependerá de los datos que proporcione la SCT.

“La demanda de servicios aeroportuarios generada en la Zona Metropolitana del Valle de México es atendida por el AICM, así como por el AIT”

Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México

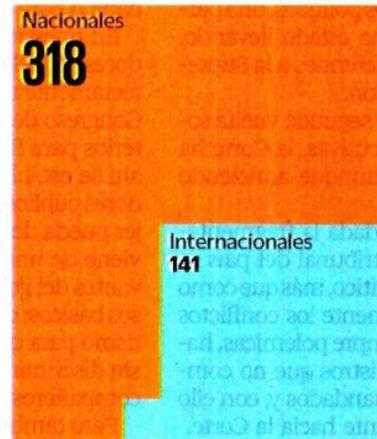
Proyecciones de operaciones con la nueva terminal de Santa Lucía*

(Miles de vuelos al año)



Operaciones en 2018*

(Miles de vuelos)



*Suma de operaciones comerciales, de aviación general, gubernamentales y militares. Fuente: Actualización del plan maestro del NAICM a noviembre de 2018