



A 6 meses, sin conectar al cien al AIFA

Balance. Línea IV del Mexibús y Tren Suburbano siguen pendientes; para salir del AIFA, horarios de autobuses son pocos, afirman

JORGE X. LÓPEZ

A seis meses de su inauguración, y ya con un aumento en sus operaciones diarias, el Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles (AIFA) no tiene completa la conectividad que se prometió para llegar a esa terminal aérea.

Las obras que aún están pendientes son primordialmente las relacionadas con la movilidad en transporte público; es decir, la construcción de un ramal del Tren Suburbano que correrá de Lechería al AIFA y la ampliación de la Línea IV del Mexibús.

Ayer, este aeropuerto reportó que estaban programadas un total de 62 operaciones, entre llegadas y salidas, que realizaron Volaris, Aeroméxico, Viva Aeróbús y Magnicharters, aunque se aclaró que este número varía día con día.

En tanto, la construcción de la ampliación del Mexibús no podrá iniciar mientras no se concluya, por parte de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT), la vialidad conocida como Camino Libre a Totonantla.

Según el reporte más reciente de esta dependencia, fechado el 20 de agosto, esta vialidad se realiza bajo cuatro contratos, uno de ellos concluido en marzo de este año.

Los tres restantes presentan distintos grados de avance, el mayor tiene 86% y realiza la construcción de vialidad a nivel y entronque del kilómetro 2+200 al kilómetro 5+389.

Con 19% de avance está la construcción de tres carriles por sentido del kilómetro 5+389 al kilómetro 9+190.

El tercer contrato, también para hacer tres carriles por sentido de esta vialidad reporta 32% de avance del kilómetro 9+190 al kilómetro 12.

Una vez concluido el Camino Libre a Totonantla podrá iniciarse la ampliación de 12.6 kilómetros de la Línea IV del Mexibús que actualmente cubre una ruta de 24.8 kilómetros de Tecámac a la Universidad Mexiquense del Bicentenario.

Según estableció el Sistema de Transporte Masivo y Teleférico del Estado de México, esta ruta podría tener una demanda calculada de 18 a 20 mil usuarios.

ESCALA CONEXIÓN AL AICM

En tanto, al interior de las instalaciones el servicio de taxis y autobuses para ir hacia otros puntos ha aumentado. No obstante, los horarios de salida del transporte que va con dirección al Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM) son pocos, variables y normalmente terminan a las 17:00 horas, dependiendo de la afluencia de gente en el aeropuerto, a decir de los operadores del servicio.

El costo de las camionetas tipo Van que se dirigen al AICM es de 125 pesos, con una capacidad de 12 personas, "aunque por lo general no se llenan", y un tiempo aproximado de una hora para llegar a la terminal de la capital del país.

José, quien usó el servicio tras llegar de un

Usuarios resaltan instalaciones

TESTIMONIOS

Pese a que la conectividad para llegar al Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles no está terminada y que las opciones para salir de éste son pocas, usuarios se mostraron contentos con las instalaciones y la operatividad del sitio.

Eugenia Moreno, quien usó por primera vez el aeropuerto para viajar a Cancún, declaró: "Yo estoy maravillada con la estructura del

nuevo aeropuerto y estoy muy complacida. Todavía no abordamos, pero me parece que el servicio está muy ágil y estoy contentísima, muy feliz de usarlo por primera vez".

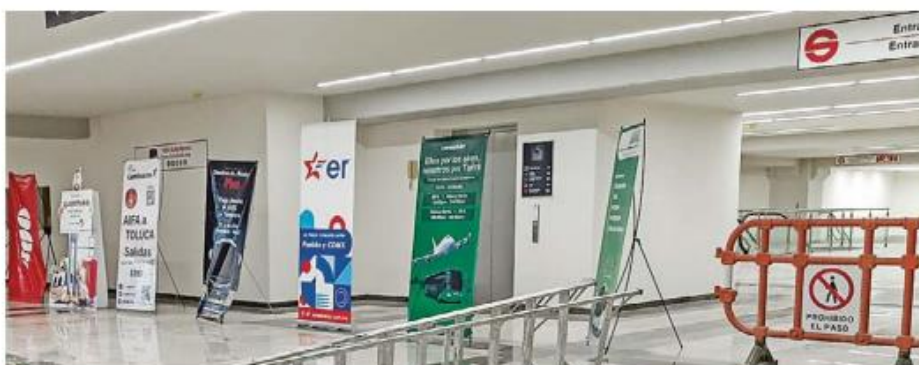
La mujer narró a este diario que optó por el AIFA debido a que el aeropuerto de la Ciudad de México está muy lejos, y para llegar a la nueva terminal utilizó el Mexibús "es una maravilla. A mí me encantó, hasta espacios para poner las maletas y está muy bonito".

En tanto, Erick Ávila dijo: "La verdad estoy sorprendido. Había visto muchas cosas en noticias, se habla demasiado de este aeropuerto, cosas positivas y negativas, pero ya viviendo la experiencia, se ve a primera instancia la calidad de la estructura, la calidad del diseño, hay

espacios abiertos, áreas verdes... Lo esperaba muy diferente; creo que está a muy buen nivel este aeropuerto".

Izuel Ramírez sólo vio como punto negativo que no se permita el uso de taxis de aplicación, "el problema es para salir, nada más, que no puedes ocupar Uber ni nada de eso, pero de ahí en fuera está bien, muy tranquilo".

Respecto al trayecto en Mexibús, en un recorrido realizado por este diario se constató que en algunos tramos se comparte carril con automóviles y otros camiones, por lo que puede avanzar lento en algunos puntos del recorrido, que llega a hacerse en más de una hora si se toma desde Indios Verdes. / VALERIA CHAPARRO Y ELIZABETH NICOLÁS



TRANSPORTE. Mientras que en el Mexibús se observa a personas con maleta en mano para llegar al AIFA; hay obras como el tren Suburbano que no se han logrado concretar.

VIALIDADES TERMINADAS

Antes de la inauguración del AIFA, el 21 de marzo pasado, el Centro SICT México logró concluir en la zona oriente la modernización de dos kilómetros del Camino a San Jerónimo, que incluyeron el entronque a nivel y la gloria en agosto de 2021.

En marzo de 2022 terminó el entronque de acceso a la zona militar de la carretera libre México-Pachuca y el entronque de acceso a la zona de carga, también en la misma vialidad.

En lo que se considera la vialidad principal, el Centro SICT México terminó en mayo de este año, dos meses después de la puesta en marcha de la nueva terminal aérea, un viaducto elevado de poco más de dos kilómetros y un entronque a nivel conocido como Puente de Ferro para esta misma obra de 0.66 kilómetros. / JORGE X. LÓPEZ

vuelo procedente de Mexicali, consideró que es "rápido, limpio, no me parece muy caro".

Sin embargo, José manifestó que los horarios de salida deberían ser más, pues "esta vez tuve que esperar sólo una hora, pero si hubiera llegado más tarde, ¿cuánto tendría que haber esperado? Lo entiendo, porque no hay mucha gente todavía, pero es algo que se tiene que ver".

ADVIERTEN SOBRECOSTO

Sobre estas obras, el legislador Salomón Chertorivski (MC), presidente de la Comisión de



Movilidad en la Cámara de Diputados, comentó que hasta el verano, el tren presentaba un retraso de más de 150 días y un sobrecosto de 65 millones de pesos, según datos de la Auditoría Superior de la Federación.

Además, continuó, no se contaba con la liberación total de los derechos de vía y el mayor obstáculo ha sido el rechazo de habitantes.

Cuestionó el porqué no se ha tenido diálogo con los vecinos inconformes pues tuvo conoci-

miento de que se había pactado recorridos con la SICT que no se llevaron a cabo.

Finalmente, Chertorivski consideró que no hay relación entre la falta de transporte público y la poca afluencia al AIFA, pues este proyecto "nacó de una ocurrencia, de un capricho que no está planeado, no está sustentado, y no tiene lógica en la transportación aérea de la zona metropolitana del Valle de México".

/ CON INFORMACIÓN DE VALERIA CHAPARRO