



Aquí en el Congreso Atoran decreto de carga AICDMX al AIFA

Por José Antonio Chávez*

En marzo el aeropuerto internacional Felipe Angeles (AIFA) cumplirá un año de haber sido inaugurado. Si bien se ve difícil que su crecimiento se iguale en corto plazo al de la Ciudad de México, sin embargo, se espera cerrar con el traslado de un millón 200 mil pasajeros en los primeros 365 días. El error de generar altas expectativas y como consecuencia recibir una severa crítica de los partidos opositores y los conservadores liderados por el PAN de Marko Cortés, sin duda la responsabilidad es de aquellos que le hablaron a oído al Presidente López Obrador para soltar semejantes pronósticos que, a sabiendas que no se lograría desde su apertura no quisieron darle reversa.

Por ejemplo los genios de la propia Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) proyectaron, junto con los asesores de Palacio Nacional la apertura de unos 204 vuelos diarios, una cifra difícil de alcanzar por la sencilla razón de la falta de conectividad, los problemas de autorización del espacio aéreo del corte internacional y la falta de amarres con las aerolíneas que parece no sueltan dar solo atole con el dedo. Llámeseme Aeromexico, Viva Aerobus o Volaris.

Bueno, desde su apertura, el general Isidoro Pastor Román toma el cargo de director general del AIFA y el primer mes, en marzo alcanzó escasos 12 vuelos diarios hasta el mes de julio, se incrementó en agosto a 20, septiembre a 44 y en octubre a la fecha se logró sumar 60 operaciones diarias.

Si bien esas cifras se van logrando por los acuerdos del Presidente con las aerolíneas, también es cierto que el personal de la terminal aérea, han hecho un sobreesfuerzo para garantizar la atención y seguridad al pasajero que le ha permitido ir ganando la confianza de volar por esa terminal.

Otro punto que se está por explotar es el pase la estafeta de carga de ambos aeropuertos, pues como dato agregue la falta de publicar el decreto presidencial para trasladar el cambio de carga del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México al AIFA, está atorado en alguna de las dependencias involucradas, tal vez en la de Hacienda de Rogelio Ramírez de la O incluso en la SCT, donde hay la sensación que algo huele mal por los intereses que representan las aerolíneas que busquen aplazarlo.

Le cuento que hay un filón de oro en ese sector de la carga, pues al año se movilizan unas 550 mil toneladas, obviamente es un sector que coadyuvaría darle mayor crecimiento al AIFA que está preparado con patios aduanales de carga y descarga con infraestructura para los operadores que puedan tomar descansos y su aseo en la espera de sus turnos, fuera de sus cabinas donde por necesidad hoy permanecen por largas horas en la terminal aérea de la CDMX.

A pesar de las trabas, están en puerta para este mes o febrero el ingreso al AIFA de las firmas de carga DHL y Transportes Marítimo Mexicanos (TMM).

La repercusión de la supervisión permanente del general Pastor para mante-

ner los estándares de seguridad y calidad de atención, arrojó la confianza de los pasajeros que aprobaron en 98 por ciento la seguridad, limpieza 95 por ciento, atención a clientes 92 por ciento, servicios comerciales 73 por ciento (siguen llegando los establecimientos de firmas internacionales y nacionales) y la conectividad que estaba en 54 por ciento, hoy se incrementó al 75 por ciento.

Suman 14 vuelos nacionales y cuatro internacionales, entre los destinos más significativos y con mayor frecuencia están Cancún, Acapulco, Mérida, Puerto Vallarta, La Paz y Los Cabos, BCS, Huatulco, Guadajara y Monterrey entre otros.

En cuestión de conectividad existen ya 15 puntos en la Ciudad de México y zona conurbada con transportes directos al AIFA.

Sin embargo, está más que claro la urgencia de una conexión de una línea del Metro entre ambos aeropuertos, de un tren ligero o una ruta del modelo de Mexibus, Suburbano o Metrobus, con carril confinado que garantice la conexión en 40 minutos como lo habían establecido.

La tarea sería para la Cámara de Diputados que preside el panista Santiago Creel para establecer una extensión de presupuesto con carácter de urgente para esas obras. Obviamente la última palabra es Palacio Nacional direccionada, si es positiva para los líderes del Congreso, los morenistas, Ignacio Mier de San Lázaro y Ricardo Monreal del Senado,

Lograr esa conectividad, sin duda será la base del despegue del AIFA y con ello sentar las bases para en-rutar, ahora si los pronósticos de alcanzar las cifras a los 22 millones de pasajeros en corto plazo, pues solo así se podrían contrarrestar esas frecuentes voces que apuestan por el rotundo fracaso.

ISSSTE APRIETA COBRANZA A ESTADOS Y MUNICIPIOS IRRESPONSABLES

En el ISSSTE, su director general, Pedro Zenteno no se puede quejar que el año viejo le trajo buenos dividendos en sus operaciones al frente de ese instituto, primero porque logró sanar las finanzas ante un desastre de deuda que data del 2018 y que recibió en el 2021 por 72 mil 360 millones de pesos por adeudo de cuotas y aportaciones del seguro de retiro, FOVISSSTE y de cesantía de edad avanzada y vejez, desde luego por gobiernos estatales, municipales y de educación irresponsables que cobraban a los trabajadores pero no las aportaban.

Y segundo, porque lograron hacer 12 convenios para recuperar parte de esos recursos, adicional por el manejo adecuado terminar el año con una reserva financiera de 120 mil millones de pesos. El director normativo de Inversiones y Recaudación, Alberto Torres Barriga fue el estratega de llegar a los números negros. Bueno que decir que hasta en el sindicato que lidera, Norma Liliana Rodríguez su gestión logró que a los agremiados se les entregaran su bono anual de 13 mil 700 pesos en tiempo y forma, vaya sin los tortuosos tormentos burocráticos de otros tiempos.

*Jachavez77@yahoo.com