



Los gobiernos de Tijuana y San Diego trabajan para reducir los prolongados tiempos de espera en los cruces fronterizos.

Aeropuerto binacional

"Una barrera es de ideas, no de cosas".

Mark Calne

ENSENADA, B.C.- Lo llaman el "aeropuerto binacional", pero detrás del rimbombante nombre se esconde un simple puente peatonal de cuota que permitirá pasar del aeropuerto de Tijuana a San Diego sin sufrir la pesadilla del actual cruce por tierra.

El proyecto comenzó hace tiempo. La parte mexicana está bastante avanzada, pero hasta hace poco parecía que no había interés del otro lado. Este 20 de febrero, sin embargo, el alcalde de San Diego, Kevin Faulconer, anunció que la obra estaría lista a fines del 2015.

El puente es una obra de infraestructura que tendrá utilidad inmediata al eliminar un molesto y costoso cuello de botella. Cruzar la frontera entre Tijuana y San Diego puede llevar de dos a cuatro horas si no se cuenta con una tarjeta Sentri o Global Entry que da acceso a carriles especiales.

Cientos de miles, quizá millones, de pasajeros vuelan cada año a Tijuana sólo para cruzar la frontera a San Diego. Hasta cierto punto esto es resultado de que el aeropuerto internacional de San Diego, el Lindbergh Field, es muy pequeño. Cuenta con solo una pista la cual está saturada desde hace años. De hecho, el Lindbergh, con 17 millones de pasajeros en 2013, es el aeropuerto de una sola pista con más operaciones

y pasajeros en Estados Unidos y el segundo del mundo después de Gatwick en el Reino Unido.

El aeropuerto de Tijuana, el quinto con más operaciones en México, registró 4.4 millones de pasajeros en 2014 y tiene capacidad sobrada para ampliar este número. Se encuentra a una corta distancia del centro de San Diego y sería una excelente alternativa para los viajeros estadounidenses de no ser por la saturación de las garitas de San Ysidro y Otay.

El puente de cuota sería una opción rápida y sencilla. Podría dar servicio en un principio a entre 1.5 y 1.8 millones de personas al año con un tiempo de cruce de 20 minutos. Tendría servicios de migración y aduanas y una terminal aérea del lado estadounidense para permitir la documentación de viajeros. El proyecto de 120 millones de dólares es privado y no requiere de inversión de los contribuyentes.

Siempre hay intereses afectados en un proyecto como éste. En Tijuana algunos se quejan de que el puente reducirá el número de personas que gastan cuando menos algo de dinero en Tijuana antes de cruzar a San Diego, lo cual es importante en un momento en que el comercio local ha sufrido un fuerte golpe por el aumento del IVA. Los taxistas del aeropuerto de Tijuana, por otra parte, están molestos con un esquema que les quitará el negocio de llevar pasajeros a la frontera.

El puente, sin embargo, será de enorme utilidad para los usuarios.



Fecha 23.02.2015	Sección Primera - Opinión	Página 14
----------------------------	-------------------------------------	---------------------

Se reducirán en particular los tiempos de cruce. Se generará más actividad comercial y económica. Tijuana se convertirá en una opción de **aeropuerto** para los viajeros de San Diego. Muchos al pasar encontrarán también una oportunidad de encontrarse o reencontrarse con Baja. Los tiempos de espera son la principal razón de que los estadounidenses no cruzan ya la frontera.

San Diego pierde cada año unos 7 mil millones de dólares por las demoras del cruce de frontera. "Esto es el equivalente de albergar 18 Súper Tazones", dijo en 2013 Héctor Vanegas, director de programas fronterizos de la Asociación de Gobiernos de San Diego (SANDAG). México también pierde al no recibir a tantos visitantes como podría. El puente peatonal será una solución parcial.

La solución definitiva radica en reducir al máximo los tiempos de cruce. Hay que ampliar y modernizar la infraestructura. Crear garitas de cuota haría que esto se pudiera hacer sin necesidad de dinero de los contribuyentes.

• ASCENSOS POR MARCHAS

Es un incentivo perverso. La sección 22 –no el Instituto Estatal de Educación Pública de Oaxaca ni la SEP– da ascensos a maestros, pero no por su dedicación a las aulas o su capacidad de enseñanza, sino por su participación en movilizaciones políticas. Con razón los maestros de Oaxaca prefieren marchar que dar clases.