

Fecha 08.07.2010	Sección Revista	Página 46-50
----------------------------	---------------------------	------------------------

DISTRITO FEDERAL
I POR ALBERTO AGUIRRE M.

La fórmula de Ebrard

El jefe de gobierno impulsa un puñado de obras de infraestructura que le hacen falta al DF... con dinero de la iniciativa privada.

El proyecto es impecable: orientar la economía del Distrito Federal hacia una vocación tecnológica e industrial vanguardista. Erigir un *cluster* médico-educativo. El plan maestro, desarrollado por el reconocido arquitecto Norman Foster, cumple con las especificaciones: edificar una "ciudad del conocimiento" en la que una masa crítica de académicos y científicos de alto nivel puedan vivir y trabajar, dentro de la segunda urbe más poblada del mundo.

Esta "biometrópolis" tendrá además de escuelas, laboratorios de investigación, hospitales de última generación y nuevas empresas de biotecnología, un conjunto residencial y un centro comercial. Todo, en el Pedregal, una de las zonas con mayor valor comercial e importancia ecológica, al sur de la capital mexicana.

El proyecto es impulsado por el Gobierno del Distrito Federal, con el auspicio de la

Universidad Nacional Autónoma de México. Pero es desarrollado y será comercializado por Grupo Frisa, una de las empresas constructoras de zonas residenciales y centros comerciales más importantes del país. Y por si fuera poco, cuenta con el aval de Sam Pitroda, ex asesor del primer ministro Rajiv Gandhi en la India

y uno de los gurús de la innovación y el desarrollo tecnológico más reputados del mundo.

Sin recursos fiscales para invertir en el desarrollo de la ciudad o en la promoción de su economía, la administración del perredista Marcelo Ebrard

Casabón se ha arrojado en los brazos de la inversión privada. Actualmente hay una veintena de megaobras en la ciudad de México en manos de los particulares, bajo cualquier esquema que permita la normatividad vigente, ya sean contratos de prestación de servicios, arrendamientos a largo plazo y concesiones asignadas directamente, sin concurso.

Las autoridades perredistas justifican estas medidas: las partidas presupuestales que la federación entrega al Distrito Federal han tenido un dramático descenso en los últimos tres años, igual que la recaudación entre la base contribuyente. Y el acceso a los recursos reservados por el Poder Legislativo al desarrollo de la zona conurbada del Valle de México, a través del llamado Fondo Metropolitano, es complicado, incluso tortuoso.

A cambio de las 71 hectáreas del predio del Pedregal, donde se construirá la Biometrópolis, el GDF consintió una permuta con Grupo Frisa: obtuvo 89.4

hectáreas en La Cañada, donde podrá ejecutar un programa de saneamiento del Río de la Magdalena, uno de los pocos afluentes pluviales que aún subsisten en la capital.

Adicionalmente, el nuevo complejo requerirá la construcción de dos terminales multimodales –que también serán concesionadas–, la implementación de una línea de transporte colectivo, que habilitará la UNAM, y obras de remodelación en la lateral del Periférico, donde se construirán dos nuevos puentes y un carril adicional para el flujo de los PumaBus.

Los dos centros de transferencia modal (Cetram) que construirán en la Biometrópolis forman parte de una lista de 15 que el GDF deberá entregar antes de que concluya el sexenio de Marcelo Ebrard. El más grande de ellos se construye actualmente en la estación El Rosario, de la línea 7 del metro, por cuenta de un grupo integrado por Bancomer y las



Fecha 08.07.2010	Sección Revista	Página 46-50
----------------------------	---------------------------	------------------------

empresas Desarrolladora Mexicana de Infraestructura Social, Impulsora para el Desarrollo y el Empleo en América Latina (Ideal), y Conservación y Mantenimiento Urbano (Comursa).

La obra se desarrolla en dos etapas. Inicialmente, se hicieron trabajos de mantenimiento y rehabilitación de esta terminal de camiones y microbuses, por la que circulan más de 200,000 personas diariamente. Y desde principios de este año se construye un complejo que contará con hospital, hotel, centro infantil, centro educativo, área de comercios, cultural y de entretenimiento, así como un estacionamiento con más de 2,000 cajones. Al final

se habrán erogado 1,800 millones de pesos, bajo un esquema de coinversión. El GDF es socio de las empresas constructoras, que a cambio recibirán la concesión, por 30 años.

El Cetram de El Rosario, definió el jefe de gobierno, no sólo será un desarrollo inmobiliario, sino una mezcla de lo público y lo privado para generar un bien público. Una fórmula que ha generado múltiples resultados. El Circuito Interior pudo ser restaurado, por ejemplo, en virtud del contrato de prestación de servicios que firmó el GDF con Cemex, que ascendía a 2,500 millones de pesos, por cinco años, para sustituir el pavimento de 42 kilómetros de la vía por concreto hidráulico.

La red de autobuses articulados del Metrobús pudo tejerse, también, bajo esquemas de arrendamiento a largo plazo, lo mismo que los trenes de la Línea 12 del metro, obtenidos en un esquema de corretaje a 20 años, que implica la entrega de 1,700 millones de pesos al constructor. Tan sólo en lo que resta del año y en 2011, el GDF captará 2,000 millones de dólares de la iniciativa privada. Todos, para financiar sus proyectos de infraestructura.

* * *

Mario Delgado, secretario de finanzas del GDF, insiste en que la escasez de recursos fiscales propició que se buscaran fórmulas “innovadoras” para involucrar al capital privado en las obras públicas. Era la continuación de una política económica implantada desde la anterior administración, del perredista Andrés Manuel López

Obrador, quien había generado incentivos fiscales a las empresas que participaran en los proyectos gubernamentales.

Una de las zonas de mayor desarrollo es el llamado corredor Zócalo-Reforma, donde por cada peso en incentivo fiscal se lograron 52 pesos de inversión privada. Este corredor se verá coronado por la construcción de la Torre Bancomer BBVA, el nuevo centro de operaciones financieras, que necesitó una erogación de 900 millones de pesos.

Las limitaciones, no obstante, están del lado gubernamental. La normatividad vigente impide la inversión privada directa, y la Asamblea Legislativa del Distrito Federal todavía no aprueba la modificación del nuevo esquema jurídico, que permitiría esquemas multianuales de financiamiento.

Entre las “fórmulas innovadoras” que han encontrado las autoridades capitalinas está el arrendamiento a largo plazo, esquema originalmente utilizado para renovar el parque vehicular de la policía y actualmente aplicado para dotar de unidades al Metrobús y a la línea 12 del metro. Ésos son arrendamientos a 20 años.

Pero sobre todo, la administración de Marcelo Ebrard ha adjudicado contratos directos de obra, como la Supervía Poniente, asignada a la Controladora Vía Rápida Poetas, un *holding* constituido por OHL y Copri. El contrato incluye la construcción, financiación, explotación y mantenimiento de la vialidad. La Supervía Poniente conectará Santa Fe con el Periférico. Tendrá una longitud de cinco kilómetros y constituirá el sistema vial de puentes, túneles y distribuidores Sur Poniente de la ciudad de México. La inversión prevista es de 5,977 millones de pesos, y comenzará las obras en el segundo semestre del año, con el objetivo de finalizarlas en 2012. Con una afluencia de 45,000 vehículos de sur a norte y 37,000 en sentido inverso, la supervía dejaría ingresos entre 300,000 y 500,000 pesos diarios.

Para edificar esta vialidad se expropiaron 126 predios, de los cuales 51 se ubican en las colonias La Malinche y San Bernabé Ocotepéc, en la delegación Magdalena Contreras. Los otros 75 están en la Delegación Álvaro Obregón. El GDF informó que cuenta con 400 millones de pesos para pagar las indemnizaciones.

* * *

La “joya de la corona” del plan de obras del Gobierno del Distrito Federal es el segundo piso en el Periférico, cuyos cimientos dejó Andrés Manuel López Obrador. Las obras, que iniciarán en septiembre, concluirán dentro de dos años. Y fueron adjudicadas –sin licitación de por medio– a dos empresas, que deberán invertir 17,000 millones de pesos.

Fecha 08.07.2010	Sección Revista	Página 46-50
----------------------------	---------------------------	------------------------

El tramo norte, del distribuidor vial San Antonio a lo que fuera el Toreo de Cuatro Caminos, tendrá nueve kilómetros y será construido por la empresa OHL Concesiones México. El tramo sur, que abarcará 21 kilómetros desde San Jerónimo hasta a la Glorieta de Vaqueritos, con un “brazo” hasta la salida a Cuernavaca, será construido por el consorcio formado por Controladora de Operaciones de Infraestructura y Promotora del Desarrollo de América Latina.

Con estas obras se pretenden generar 10,000 empleos directos y 15,000 indirectos. El objetivo de la obra es beneficiar a cerca de 800,000 personas al día. En septiembre de 2011, según lo planeado por las autoridades capitalinas, deberá estar en funcionamiento el tramo concesionado a OHL, que simultáneamente construye el segundo piso del Viaducto Bicentenario, en el Estado de México.

José Andrés de Oteyza, presidente de la filial mexicana de esa empresa española, ha tenido que salir a defender la imposición de un peaje en este tipo de obras, denominadas “autopistas urbanas” por él mismo: “¿Qué es mejor? ¿Qué lo pague la ciudadanía o que lo paguen los usuarios?”, inquirió De Oteyza, hijo y homónimo de quien fuera embajador en Canadá y secretario de patrimonio y fomento industrial con José López Portillo. “Estas obras no sólo son para los ricos. Son para todo aquel que quiere ahorrar tiempo y paga por ello, con un beneficio adicional: descongestionamos al resto de las vialidades (...). Es equivocado contraponer una inversión a otra en una mancha urbana de este tamaño”, concluye.

A cambio de la concesión, por 30 años, de esta obra, el Gobierno del Distrito Federal recibirá 2,100 millones de pesos como “contraprestación”, mismos que no se quedarán en las arcas, sino que se irán al gasto corriente. De entrada, 700 millones de pesos serán canalizados para la construcción de la línea 4 del Metrobús, que correrá sobre el Eje 3 Oriente y que forma parte de lo que las autoridades han denominado Eje Troncal Metropolitano, que correrá del Río de los Remedios hasta la Glorieta de Vaqueritos.

El anuncio de la nueva línea del Metrobús se hizo el pasado lunes 21 de junio, justo en el quinto aniversario de la entrada

en operación de esta red de autobuses articulados, que materializa la apuesta del gobierno de Marcelo Ebrard por mejorar el transporte público y la movilidad

—con frecuencia, a costa de los automovilistas—. A finales de este año, el Metrobús habrá triplicado los 20 kilómetros de carriles confinados con los que inició en 2005. Actualmente cuenta con 224 vehículos articulados clase Euro 4, de alta capacidad y bajas emisiones de contaminantes, que fueron adquiridos por los concesionarios de las rutas en esquemas de arrendamiento de largo plazo.

La expansión del Metrobús, presumió ese día Marcelo Ebrard, ha ido al doble del ritmo con la que el gobierno federal implementó la red del sistema de transporte colectivo Metro. “Lo estamos logrando con muchas nuevas ideas también, transfiriendo recursos de vialidades hacia Metrobús, buscando fórmulas de participación pública-privada e inventando nuevas formas para que podamos mantener el ritmo. Y eso va a hacer que el sistema de transporte de la ciudad cambie”, apuntó.

Al final de los trayectos se verá si la fórmula de Ebrard para financiar la obra pública es útil para acelerar, también, su proyecto político. □

Actualmente hay una veintena de megaobras en la ciudad de México en manos de los particulares.

La escasez de recursos fiscales propició que se buscaran fórmulas “innovadoras” para involucrar al capital privado.

A finales de este año, el Metrobús habrá triplicado los 20 kilómetros de carriles confinados con los que inició en 2005.



LÍNEA DORADA La Línea 12 del Metro, al igual que la autopista urbana y los nuevos trazos del Metrobús serán entregados en el verano de 2011.

Megaobras públicas en el DF

AUTOPISTA URBANA

El proyecto se divide en tres tramos. El contrato, adjudicado por el Gobierno del Distrito Federal, incluye la construcción, financiación, explotación y mantenimiento de la vía.

PERIODO DE LA CONCESIÓN: **33 años** - MODALIDAD: **cobro de peaje** - MONTO DE LA INVERSIÓN: **6,000 millones de pesos** - SOCIEDAD ADJUDICATARIA: **Controladora Via Rápida Poetas (50 por ciento OHL Concesiones y 50% Copri)**

1. SEGUNDO PISO PERIFÉRICO / TRAMO NORTE

CONSTRUCTORA: OHL Concesiones México
 RUTA: Parque de Chapultepec-San Antonio
 LONGITUD DE OBRA: 9 kilómetros
 TIEMPO DE EJECUCIÓN: **20 meses**
 INICIO DE TRABAJOS: agosto de 2010

2. SISTEMA VIAL SUR-PONIENTE

CONSTRUCTORA: Controladora Via Rápida Poetas (OHL y Copri)
 LONGITUD DE OBRA: 10 kilómetros
 TRAMO DE PEAJE: 5.4 kilómetros
 TIEMPO DE EJECUCIÓN: **24 meses**
 INICIO DE TRABAJOS: agosto de 2010

3. SEGUNDO PISO PERIFÉRICO / TRAMO SUR

CONSTRUCTORA: Controladora de Operaciones de Infraestructura/ Promotora de Desarrollo de América Latina
 RUTA: San Jerónimo - Muyuguarda - Salida a Cuernavaca
 LONGITUD DE LA OBRA: 15 kilómetros
 TIEMPO DE EJECUCIÓN: **29 meses**
 INICIO DE TRABAJOS: agosto 2010



OTRAS OBRAS EN CURSO

- Línea 3 del Metrobús
- Rehabilitación de la Alameda Central
- Línea 12 del Metro

OTRAS OBRAS POR INICIAR

- Línea 4 del Metrobús
- Túnel Chapultepec

OTRAS OBRAS, INICIADAS ANTES DE 2006

- Circuito Bicentenario
- Segundo Piso del Periférico
- Distribuidor Vial San Antonio
- Puentes y deprimidos vehiculares
- Ciclopistas
- Metrobús

FUENTE PARA LA ELABORACIÓN DEL MAPA:
 SEGUNDO NIVEL, DF.GOB.MX
 OBRAS EN CIUDAD, DF.GOB.MX

Continúa en siguiente hoja

Fecha 08.07.2010	Sección Revista	Página 46-50
----------------------------	---------------------------	------------------------

ARTICULADOS.
Para sustituir los
microbuses el GDF
avaló un programa de
arrendamiento de largo
plazo de autobuses
de baja emisión de
contaminantes.



Continúa en siguiente hoja

Página 5 de 6

Fecha 08.07.2010	Sección Revista	Página 46-50
----------------------------	---------------------------	------------------------



SEGUNDO NIVEL. Una de las obras que Marcelo Ebrard ha expandido con recursos de la iniciativa privada.