

Evita crisis comprar convoyes

‘Importan’ esquema de renta

► Asegura Bojórquez
que el alquiler representa
una estrategia mundial
para los sistemas Metro

Illich Valdez

Al verse obligado a cambiar el esquema de adquisición de los 35 trenes que necesita para echar a andar la Línea 12 del Metro, el Gobierno del Distrito Federal optó por un modelo europeo conocido como Arrendamiento Operativo.

Francisco Bojórquez, director del Sistema de Transporte Colectivo Metro, informó que hasta diciembre del 2008 se tenían destinados 2 mil millones de pesos para la línea, entre otros conceptos, para pagar el anticipo de la compra del material rodante, pero la crisis económica obligó a replantearse la adquisición y elegir un programa de renta.

“Es una estrategia que están llevando a cabo casi todos los Metros del mundo, porque el objeto es que cuentas con el parque vehicular, con el material rodante para dar el servicio; entonces, los esquemas para financiar nuevas líneas o sustitución se están yendo por el arrendamiento”, precisó en entrevista.

El decreto de Presupuesto de Egresos del Distrito Federal para el ejercicio 2008, asignó al STC Metro un monto de 2 mil 100 millones

de pesos para los estudios, **proyectos** ejecutivos y de impacto **ambiental**, obra civil y electromecánica de la Línea Dorada, así como para el anticipo de la fabricación de los trenes de rodadura férrea.

Bojórquez dijo que adquirir los convoyes costaría al GDF aproximadamente 800 millones de dólares, poco más de 11 mil 200 millones de pesos al tipo de cambio actual.

Pero el esquema de Arrendamiento Operativo ha permitido a algunos de los principales Metros del mundo, como los de Madrid, Barcelona y París, disminuir los costos.

El director del Metro comentó que el modelo se aplica ahora en Asia, China y Sudamérica (Chile).

Por eso, indicó Bojórquez, se planteó un nuevo estudio financiero y se analiza el plazo del arrendamiento, que puede ir de los 8 a los 25 años.

En dicho esquema, precisó, se pretende incluir la dotación de refacciones mientras dura el contrato.

“Hay varios puntos importantes en ese esquema financiero y destacan dos: cuando se acaba la vida útil del material rodante no tienes el pro-

blema de cómo venderlo o darlo de baja, al final del periodo el arrendador se queda con los trenes, cosa que ocurre a los 25 años, porque después, al ser obsoletos, resulta más caro estarlos sosteniendo.

“También, bajo ese esquema, el arrendador tiene la responsabilidad

de mantener vigente los trenes, tener refacciones y con tecnología de punta”, indicó el director del Metro.

REFORMA informó el lunes que la Secretaría de Finanzas local propuso arrendar los trenes bajo un esquema que no genere deuda.

Bojórquez indicó que el Consejo de Administración decidirá sobre la propuesta esta misma semana, pero también se analiza la adquisición a valor presente.

De ser aceptado el esquema de arrendamiento, será la Secretaría de Finanzas la que lance la licitación pública internacional, en la que se prevé participen empresas como Alstom y CAF.

Adicionalmente, las obras de infraestructura, **proyectos** y anteproyectos de la Línea 12 costarán 17 mil 583 millones de pesos.



Fecha 31.03.2009	Sección Ciudad	Página 4
----------------------------	--------------------------	--------------------

¿La última adquisición?

El STC-Metro tiene en vigor un contrato con CAF para la compra de 9 trenes férreos.

- Dicho contrato es multianual y fue firmado en 2008 por mil 600 millones de pesos.
- Los trenes serán de nueve vagones y prestarán servicio en la Línea A, que corre de Pantitlán a La Paz.
- En octubre próximo se recibirá el primero de los convoyes; el resto, será entregado mes con mes hasta concluir en el 2010.
- Durante 2008 el STC invirtió, además, 66 millones de pesos para sustituir –en 23 trenes modelos MP 82m, que operan en la Línea 8 del Metro– los sistemas actuales de control y potencia del Sistema de Tracción Frenado, por tecnología de punta.
- La modernización es realizada por la empresa Alstom México y el contrato establece dar mantenimiento a los trenes por siete años, del 2009-2016.

Sostienen los trenes férreos

Ilich Valdez

Los trenes para la Línea 12 serán de rodadura férrea digital, similar a la que se usa en Madrid y Beijing, confirmó Francisco Bojórquez, director general del Sistema Metro.

Dijo que el modelo de trenes férreos se desarrolló con un diseño vanguardista y funcional, con el objetivo de que brinde seguridad a los usuarios y mejore la prestación del servicio.

Bojórquez indicó que el diseño tecnológico digital del sistema férreo todavía no es explotado en América Latina, ni siquiera en México, donde la Línea A opera de esa forma, pero

con modelo analógico.

“Es una hermosura de diseño tecnológico, es lo mejor que hay en el mundo, y será la mejor implementación que se hará en toda América Latina, comparable con la europea y asiática”, expresó Bojórquez. “La Línea 12 del Metro tendrá un diseño de punta con el material férreo”.

Destacó que esta tecnología es más avanzada que la neumática, que se usa en la mayoría de las líneas del DF.

Según un estudio de infraestructura, la tecnología férrea digital permitirá a la Línea 12 del Metro tener

un mayor control en la frecuencia de los trenes, que puede llegar a ser de hasta un minuto, cuando en un sistema analógico es hasta de 2 minutos.

Bojórquez señaló que todo el sistema férreo será explotado de manera automatizada, lo que otorga una alta seguridad en la operación y elimina el riesgo de algún choque o colapso.

Los trenes también serán de mayor capacidad al permitir transportar hasta mil 800 pasajeros, pues actualmente son para mil 500 usuarios.

El material rodante de la Línea 12 tendrá 2.80 metros de ancho y no 2.50 metros, como los convoyes que operan actualmente en las 11 líneas del STC.