

◀ SCT ▶

# Se reducen recursos para proyectos de transporte

**Habría algunos cambios en el diseño y ubicación de estaciones del Sistema 3 del Tren Suburbano, así como en algunos otras obras de transporte ferroviario**

**POR JOSÉ DE J. GUADARRAMA**  
*jose.guadarrama@nuevoexcelsior.com.mx*

**P**ese a que no se prevé que el recorte presupuestal anunciado por el gobierno federal pueda afectar los proyectos que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) tiene contemplados en materia ferroviaria, es un hecho que la crisis económica-financiera ha provocado que la dependencia haya buscado ahorros en el presupuesto de inversión y la reducción en el requerimiento de recursos público para proyectos como el del Sistema 3 del Tren Suburbano.

“En este tema se especifica que, especialmente, habría cambios en aspectos como el diseño y ubicación de estaciones, e incluso eliminación de algunas obras conexas”, informó Jorge Licón, nuevo director general de Transporte Ferroviario y Multimodal de la SCT.

Licón concedió a **Excélsior** la primera entrevista a un medio de comunicación como titular del área, durante la cual destacó que la dependencia federal no impedirá que Ferromex y Ferrosur continúen sus operaciones conjuntas, en tanto no haya una orden legal al respecto, pese a que la Comisión Federal de Competencia (Cofeco) ya aplicó una multa a esa ferroviarias por considerar que tal concentración

es ilegal.

El funcionario federal dijo, por otro lado, que el conflicto entre Kansas City Southern México y Ferromex por los montos de las tarifas de los derechos de paso, es un problema de 12 años y que, por tanto, la dependencia no dará a conocer la forma como intervendrá hasta estudiar perfectamente la situación, y por lo que por el momento la secretaría no se pronunciará sobre este tema.

Licón, quien reconoció que una de las empresas ferroviarias contribuyó a su formación dentro del sector,

aseguró que al asumir esa dirección lo hace sin tener conflicto de intereses.

Sobre en tema del desarrollo del transporte ferroviario de pasajeros en el país, manifestó que se ha mejorado el perfil financiero del proyecto y que los ahorros son factibles en el diseño y ubicación de estaciones del tren y en algunas de las obras viales y urbanas conexas al sistema, cuya construcción puede posponerse

o incluso eliminarse por lo problemas financieros anunciados por el gobierno federal.

El funcionario explicó que para el desarrollo del Sistema 3 del Tren Suburbano de la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM) la aportación de recursos públicos será de aproximadamente 70 por ciento, con 30 por ciento de participación privada, un cambio respecto al plan inicial.

El costo total del proyecto con recursos público y privados se estima en 14 mil millones de pesos.

La aportación pública ascenderá a nueve mil 500 millones de pesos, de los que 67 por ciento será aportado por el Fondo Nacional de Infraestructura (Fonadin) y el gobierno del Estado de México participará con 33 por ciento.

Licón explicó que la aportación del Fonadin son recursos no recuperables,

pero que esa situación tiene el objetivo de incentivar tarifas accesibles para la población, además de que este aspecto será uno de los componentes para que el proyecto sea adjudicado en el próximo proceso de licitación.

En los nueve mil 500 millones de pesos se incluyen tanto recursos públicos no recuperables que serán destinados al mejoramiento del perfil financiero de la concesión (sub-

vención), como los que serán destinados al pago de las obras viales y urbanas conexas al proyectos que mejorarán el tejido urbano de la región y la imagen de la ciudad, así como para la liberación del derecho de vía.

De acuerdo con la fechas el proceso, la presentación de propuestas será el 12 de octubre próximo.

La emisión del fallo sería el 9 de noviembre y el otorgamiento de la concesión el 12 de noviembre de este año.

Actualmente existen dos consorcios participantes: el primero conformado por CAF, Constructora Hispánica, y CONOISA, con Ferrocarril Metropolitano de Barcelona como operador ferroviario.

El segundo se conforma por Global Vía y Autobuses de Oriente (ADO), con Bombardier como proveedor de material rodante y Metro de Madrid como operador ferroviario.

El objetivo es que la operación del tramo Chalco-La Paz (de 13.7 kilómetros) inicie ante de concluir 2010 y el tramo La Paz Netzahualcóyotl (de 18.7 kilómetros) inicie operaciones a finales de 2011 o principios de 2012.

Entre las principales complicaciones para el desarrollo de la obra se encuentran la reubicación de torres de alta tensión y de un turbosinoducto de Petróleos Mexicanos que alimenta al Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México y



Fecha <b>27.07.2009</b>	Sección <b>Dinero</b>	Página <b>4</b>
----------------------------	--------------------------	--------------------

obras hidráulicas de la **Comisión Nacional del Agua**.

Por otro lado, el funcionario adelantó que el desarrollo del Sistema 2 dependerá del comportamiento del entorno económico, así como de la experiencia que arrojen los sistemas 1 y 3.

Aseguró que lo anterior ya ha sido comentado con nueve empresas que mantienen su interés, entre estas: CAF, Grupo México, Global Vía, Bombardier, Alstom Mexicana, Mitsui & Co. Ltd, Siemens SA y Siemens Innovaciones.

En cuanto al Suburbano 1 dijo que forma parte de un proceso de aprendizaje y, que por muy diversas cuestiones, no se han alcanzado el número de pasajeros proyectado, además de que todavía se trabaja en

el proceso de reordenamiento de las alimentadoras y se tomarán nuevas medidas para impulsarlo.

Vale señalar que la semana pasada se incrementó en 50 centavos el viaje largo de este sistema ferroviario, con el objetivo de poder tener más recursos para su mantenimiento y modernización.

**70  
POR CIENTO**

del dinero que se destinará al tren suburbano vendrá de recursos públicos



Asumo esta dirección sin tener conflicto de intereses que pongan en riesgo la competitividad en el sector."

JORGE LICÓN  
DIRECTOR DE TRANSPORTE  
FERROVIARIO Y MULTIMODAL

Se buscan tarifas accesibles para la población, por lo cual se explicará en los próximos procesos de licitación para sistemas suburbanos que el ganador debe considerar este factor.

