



## Entran Deutsche Bank y Bank of China con Norinco para financiar Línea 12 del Metro

■ **Marcelo Ebrard** ya comprometió para la firma Norinco 650 millones de dólares de los ingresos del boletaje de la Línea 12 del Metro.

■ *El documento está fechado desde el 4 de febrero de este año.*

**E**l Gobierno del Distrito Federal ya comprometió para la empresa china Norinco 650 millones de dólares de los ingresos del boletaje de la Línea 12 del Metro, sus participaciones federales y los recursos de la bursatilización de la obra.

El documento fechado el 4 de febrero de 2009 denominado "Indicativa de Términos y Condiciones", que la administración de **Marcelo Ebrard** suscribió con la firma asiática que representa Hu Farong, es muy claridoso.

La hoja de términos indica que participen en el esquema de arrendamiento a largo plazo de los 35 trenes del Metro, el Deutsche Bank México, el Bank of China Limited y el China Export & Credit Insurance Corporation.

Los términos comerciales del convenio establecen un acuerdo por 653 millones 540 mil 900 dólares. Para financiar este proyecto se echará mano de una Sociedad Anónima Promotora de Inversión (SAPI).

La SAPI será constituida por Calidad de Vida, Desarrollo y Progreso para la Ciudad de México, S.A. de C.V., una empresa de participación estatal mayoritaria de la administración pública del DF, que se conocerá como "CeC".

Esta figura de corte para esta-

tal se complementará a su vez con una subsidiaria mexicana de Norinco SPV, dependiente a su vez de Norinco International Cooperation Ltd, que se denominará como "NICL".

### GDF crea SAPI

En el texto se detalla el acceso al crédito y a las garantías, donde el Deutsche Bank México será el agente fiduciario del proyecto, el acreedor el Bank of China, el asegurador Sinasure y el deudor la SAPI del gobierno capitalino.

El proveedor del swap será el Deutsche Bank AG, teniendo como accionistas a Norinco, que poseerá 51% del instrumento, mientras que la empresa CeC del Gobierno del DF tendrá el 49% restante.

De acuerdo con el apartado de financiamiento del esquema negociado entre las partes, se establece un plazo del crédito de hasta 13 años, incluido un periodo de gracia de tres años, sujeto a la política del seguro de Sinasure.

No obstante lo avanzado por chinos y la Secretaría de Finanzas, que lleva **Mario Delgado**, el Metro solicitó a otros proveedores tomar en cuenta a modo especial las especificaciones técnicas de los convoyes orientales.

Los 35 trenes que se quieren adquirir a Norinco son notablemente diferentes y tecnológicamente inferiores al resto de la flota del sistema, con carros más an-

chos y más largos y trenes más cortos que transportan menos pasajeros.

Y vaya que existen diferencias con los trenes chinos, compuestos de siete carros, cuya longitud es de 140.5 metros entre acopladores, lo cual contrasta con la longitud de los andenes construidos para la Línea 12, de 152 metros de largo.

### Muchas dudas

¿Por qué dejar de usar un espacio tan caro del andén? Y surge la pregunta: ¿cuál será el costo de los 11 metros y medio de construcción del andén que no se utilizaría, porque el tren chino se quedó corto?

El sobrecosto en el que está por incurrir el gobierno capitalino es gigantesco porque se requerirán

muchos más recursos de los previstos para construir un andén que paradójicamente no se va a utilizar completamente.

Por si lo anterior no fuera suficiente, se tendrá que edificar un túnel mucho más ancho para recuperar las curvas por el derecho de vía, cosa que no sucede con los carros de los trenes típicos del Metro, que son menos anchos y largos.

Al final de cuentas, si se consuma la negociación que tras bam-

balinas sostiene la administración de **Ebrard** con los chinos, los contribuyentes estarían pagando un Metro caro en su obra civil y que trans-



portará menos pasajeros.

Y lo más lamentable: se perderán las escalas obtenidas de toda la experiencia y conocimiento acumulados por los trabajadores del Metro en la operación de su flota actual.

¿Qué no deberían cargarse a la empresa Norinco todos estos costos adicionales? Si los chinos tienen la tecnología, ¿porqué no diseñan un tren ajustado a las especificaciones del Metro en términos de precio y calidad?

### **Poca densidad**

¿O será que ya es demasiado tarde y el material rodante esté fabricado o casi por entrar al horno del proceso de manufactura? Todas las anteriores son preguntas que más de un proveedor se plantea.

Lo inexplicable del caso es que, siendo la Ciudad de México una de las urbes con mayor necesidad de movimiento de pasajeros en el mundo, la oferta de capacidad del tren chino sea mucho menor.

Hablamos de aproximadamente mil 205 pasajeros a una densidad de cuatro pasajeros por metro cuadrado y de mil 662 para una densidad de seis pasajeros por metro cuadrado en el caso de Norinco.

Contrasta con la oferta de capacidad de otros trenes, que llegan a mil 312 pasajeros a una densidad de cuatro pasajeros por metro cuadrado y de mil 818 para una

densidad de seis pasajeros por metro cuadrado.

En fin, las diferencias técnicas son notables entre ambos trenes pero lo son todavía más las diferencias operativas. Lo dicho: el gobierno de **Ebrard** está a punto de pagar más por menos.

### **Primeros relevos**

Ahora sí esta semana empezarán a

darse los tan comentados cambios en el gabinete de **Felipe Calderón**. Uno de los primeros será el de Pemex, a donde llegará **Fernando Elizondo** en sustitución de **Jesús Reyes Heróles** después de tantas fintas que se dieron con otros como **Gerardo Ruiz Mateos**, **Daniel Cabeza de Vaca**, **Germancito Martínez** y ya también a últimas fechas **Francisco Salazar**.

El *dedazo* de **Felipe Calderón** le terminó favoreciendo al ex candidato panista perdedor a la gubernatura de Nuevo León y ex secretario de Energía en el gobierno de **Vicente Fox**. Esta semana pedirá licencia tras su regreso por tierras africanas luego de unas vacaciones.

A su vez **Ruiz Mateos** es muy probable que se regrese a Los Pinos, al antiguo puesto que tenía como jefe de la Oficina de la Presidencia, en sustitución de **Patricia Flores Elizondo**, quien al parecer sí se va a la Secretaría de Turismo, el

relevé de su tío, **Rodolfo Elizondo**.

Con este movimiento se matarían dos pájaros de un tiro: se rompe la cercanía que la comunicóloga de la Universidad de Monterrey había ganado a expensas de otros con el Presidente, y se mata el fantasma que tanto le ha preocupado en los últimos días al sector turístico del país, quienes se preguntaban qué habían hecho mal para que les mandaran al arrogante e inexperto funcionario.

Lo que no queda muy claro todavía es quién tomará la Secretaría de Economía. El empresariado, sobre todo de Monterrey, le pidió a **Calderón** que considere seriamente a **Bruno Ferrari**, director de ProMéxico, por su desempeño como promotor de empresas y sus inversiones.

Sin embargo, el mismo **Calderón** y sus "asesores" del PAN quieren la posición para su partido y empujan al subsecretario para la Pequeña y Mediana Empresa, el sinaloense **Heriberto Félix**.

A otro que no hay que descartar es al senador panista **Gustavo Madero**. Los ajustes al gabinete deben darse de un momento a otro, tras de que **César Nava** fue nombrado presidente del PAN y **Josefina Vázquez Mota** coordinadora de los panistas en la Cámara de Diputados.

El camino está más que allanado para los necesarios movimientos.

**Los 35 trenes que se adquirirán a la firma china son notablemente diferentes y tecnológicamente inferiores al resto...**