

Fecha <b>21.01.2010</b>	Sección <b>Cartera</b>	Página <b>5</b>
----------------------------	---------------------------	--------------------



## EMPRESA

POR ALBERTO BARRANCO

albertobach@yahoo.com.mx barrancoalberto@prodigy.net.mx

# Tranvía viaja en PPS

Caliente aún la polémica sobre su oportunidad, de cara a la menguada faltriquera del gobierno capitalino, la sorpresa es que fueron 24 empresas las que se inscribieron en la licitación para integrar, o quizá sería mejor reintegrar, un tranvía al entorno del Centro Histórico

**L**a profusión, sin embargo, la explica el novedoso esquema con que se realizará la obra, que incluye financiamiento público y privado, en cuyo entorno se reclama el concurso de constructoras, operadoras, bancos...

Conocido como PPS (Proyectos de Prestación de Servicios), el marco abre la posibilidad de una concesión de 25 años para amortizar la inversión, a cuyo vencimiento el activo pasará a manos del gobierno capitalino.

El consorcio ganador será aquel que ofrezca la menor tarifa para el público y, naturalmente, el mejor servicio, especificándose en el contrato las responsabilidades de cada parte, los costos y riesgos implicados, y a quién corresponde su gestión.

Impugnado el proyecto por quienes lo ubican como una simple obra suntuaria sin utilidad práctica para resolver el grave problema del transporte público urbano, lo cierto es que en su recorrido el tranvía conectará a la población con otros sistemas de transporte público. De entrada el ferrocarril suburbano que llega a Buenavista; el Metro, el Metrobús, además de una salida al corredor cero emisiones del Eje Central Lázaro Cárdenas.

Estamos hablando, naturalmente, del gran público, por más que en su fase alterna el transporte permitirá al turismo nacional y extranjero recorrer lugares emblemáticos de la ciudad: la iglesia de San Hipólito, Bellas Artes, el Palacio de Correos, la Catedral Metropolitana, el Museo del Templo Mayor, el Palacio Nacional, el Palacio de Pinillos, la Alameda Central, la Torre Latinamericana...

Con perfil más cercano a un ferrocarril que al tranvía clásico que sigue alimentando la nostalgia ("8.50 cada martes y a viajar por todas partes"), el transporte que se diseña no requerirá de alambres de energía eléctrica elevados para operar, bajo un esquema en que la energía brota de las vías, lo que da la sensación de ir flotando en su navegación.

Adicionalmente, el sistema es tres veces más seguro que un autobús; 36 más que un automóvil, y 100 más que una motocicleta. Sólo uno de sus vagones permitirá sustituir a 170 vehículos particulares, cuatro au-

tobuses y 10 microbuses.

Adicionalmente, la vida útil de un tranvía es de cuando menos cinco veces mayor a la de un autobús; su costo de mantenimiento, operación y consumo de energía eléctrica es bajo y, en paralelo, no reclama gran nivel de infraestructura para su operación.

El sistema lo han adoptado en su centro histórico ciudades como Ámsterdam, Frankfurt, Bruselas, Bilbao, Burdeos, Bourdeaux, Valencia, Ginebra, Manchester, Melbourne, Estrasburgo, Niza, Reims o Toloucese.

Un caso curioso ocurrió en Milán, cuando tras una férrea oposición de la opinión pública, en paralelo a una encuesta que lo desestimaba, el tranvía se construyó contra viento y marea... con la novedad de que dos años después se pedían rutas alternas. La resistencia habla de un elevado costo de la obra, sorprendiéndose los legisladores locales panistas de que de 2 mil millones de pesos de que se hablaba al principio, se haya elevado la cifra a 17 mil.

Sin embargo, el monto, amortizable en forma gradual bajo esquemas de gasto corriente, alcanza toda la ruta de 25 años.

De entrada, por ejemplo, se incluye una indemnización a los pequeños comercios afectados por el tendido de las vías, y un subsidio para mantener las tarifas al alcance del público masivo.

La empresa que opera el servicio será responsable de diseñar, financiar, construir, mantener y operar la infraestructura durante el plazo señalado por el contrato.

El esquema es similar al realizado para la construcción de un proyecto idéntico en Estrasburgo, es decir la entrega de una concesión para la construcción y operación, con financiamiento privado y público. En la ciudad de Lyon el financiamiento total fue público, con operación privada. En París se empató el financiamiento público con operación pública, pero se creó una corporación autónoma para operar.

Por lo pronto, el modelo sugeri-

Continúa en siguiente hoja



Fecha <b>21.01.2010</b>	Sección <b>Cartera</b>	Página <b>5</b>
----------------------------	---------------------------	--------------------

do en las bases de la licitación se adapta al tipo de calles actuales; puede convivir con peatones, ciclistas, automóviles y autobuses; cuenta con un emplazamiento de movilidad superior a los autobuses; se integra a la arquitectura urbana y, naturalmente, reduce la contaminación ambiental, visual y auditiva. La aportación de la ciudad de México frente al calentamiento global, como detonante para el reordenamiento y mejoramiento del entorno y el rescate del Centro Histórico, además del desarrollo económico.

Calificada la obra como una ocurrencia del jefe de Gobierno, Marcelo Ebrard, hasta hoy la polémica ha caminado más hacia las vísceras que al cerebro. El volado, empero, sigue en el aire, por más que la licitación está caminando.

### **BALANCE GENERAL**

Textualmente, la solicitud del agente del Ministerio Público adscrito al juzgado 51 penal, Domingo Correa Jiménez, al juez quincuagésimo penal, Julio Ángel Sotomayor Galindo, para levantar las órdenes de aprehensión contra la dirigencia del sindicato minero encabezada por Napoleón Gómez Urrutia, habla de que éstas "resultan innecesarias".

El alegato de reversa contra la acusación inicial de fraude específico en su modalidad de administración fraudulenta agravada con identidad de propósito delictivo, señala que el traspaso del remanente del fideicomiso del Scotiabank en que se

habían depositado por el Grupo Minera México 55 millones de dólares para prorratearlos entre los trabajadores de Mexicana de Cobre y Minera de Cananea sobrevivientes a su privatización, "fue apegado a derecho y legalidad".

El movimiento fue avalado por el entonces secretario del Trabajo, Carlos María Abascal, y por el subsecretario Fernando Franco, hoy ministro de la Suprema Corte, tras firmarse un convenio con el Comité Técnico del fideicomiso para que el remanente pasara a poder del sindicato.

Como usted sabe, planteadas diversas denuncias por trabajadores que alegaban el haber sido excluidos del reparto pese a llenar los requisitos, el gobierno congeló los recursos depositados en una cuenta del Banco Bilbao-Vizcaya Bancomer.

### **GAÑO DRAGADOS**

La sorpresa en la licitación convocada por Pemex para la construcción de plantas desfibradoras en el escenario del paquete tres de combustibles limpios para las refinerías de Minatitlán y Salina Cruz la dio la empresa coreana Samsung Engineering, al plantear una oferta 155 millones de dólares más lejana de la primera.

Estamos hablando de 750 millones, frente a los 591 que ofreció la firma española Dragados, que se perfila como ganadora.

La compañía Samsung había dejado muy lejos al resto de los postores del paquete dos para Tula y Salamanca.

El segundo lugar correspondió a ICA Fluor Daniel, con 626 millones, con la novedad de que la empresa Tecnis pedía 911.

El fallo oficial llegará hasta el 15 de febrero.

El consorcio ganador será el que ofrezca la menor tarifa para el público y el mejor servicio, especificándose en el contrato las responsabilidades de cada parte