

La obra se terminará en la presente administración, prevén

# SCT alista licitación para tren de pasajeros

Recorrido México Querétaro  
costará 300 pesos

Noé Cruz Serrano  
noe.cruz@eluniversal.com.mx

Viajar entre la ciudad de México y Querétaro en una hora de recorrido usando el tren rápido de pasajeros que entrará en operación a finales de esta administración, tendrá un costo aproximado de 300 pesos por usuario, 40 pesos por arriba del promedio cobrado por los autobuses.

Esa es la propuesta de tarifa que la empresa consultora Modelística plantea como óptima en su Análisis Costo-Beneficio del Tren de Alta Velocidad (TAV) México-Querétaro (informe final) que entregó el pasado 2 de abril a la Dirección General de Transporte Ferroviario y Multimodal de la Secretaría de Comunicaciones y Transporte (SCT).

La información, que ya circula entre empresas constructoras e inversionistas dado que en las próximas semanas se lanzará la licitación, detalla que tomando en cuenta las características del proyecto y la tarifa propuesta es posible captar una demanda de usuarios en 2018, de 22 mil 220 pasajeros por día, de los cuales 77% serán pasajeros que actualmente utilizan el transporte privado, y 23% provendrán del transporte público.

De hecho, se estima que la capacidad instalada del

tren está diseñada para satisfacer una demanda creciente de pasajeros a lo largo de sus 31 años de vida útil (en la práctica la vida útil de la infraestructura ferroviaria es mayor a este periodo de tiempo, si se considera que actualmente se utiliza infraestructura construida hace más de 100 años), hasta alcanzar una cifra de 32 mil pasajeros desplazados en 2031.

De acuerdo con Modelística, el nivel socioeconómico de las personas que van a migrar del transporte público y privado al tren de alta velocidad son: 44% de nivel bajo, 43% de nivel medio y sólo 13% es de nivel alto.

Con estas y otra serie de variables, la firma consultora señala que el Tren Rápido México-Querétaro resulta rentable.

De acuerdo con el proyecto de inversión de infraestructura económica, con clave de cartera 14093110003 y cuyo responsable es el director general de TFM, Pablo Suárez Coello, construir 209.2 kilómetros divididos en 10 tramos; dos estaciones terminales, una en Buenavista (en la actual terminal de Suburbano en el Distrito Federal) y otra en Querétaro que llevará el nombre de Bernardo Quintana (fundador de ICA).

Además, material móvil como locomotoras con capacidad para moverse a 300 kilómetros por hora y 12 vagones por sentido, infraestruc-

tura (vías), electrificación, seguridad, telecomunicaciones y obtención de derechos de vía de paso requerirá inversiones del orden de 43 mil 579.7 millones de pesos.

El esquema propuesto contempla un periodo de construcción de cuatro años, de manera que este novedoso transporte ferroviario de pasajeros estaría circulando antes de que concluya la pre-

sente administración. A este momento de inversiones se agregan los costos de operación y mantenimiento del tren por espacio de 31 años, los cuales se dividieron en tres rubros: costos de operación ferroviaria, de mantenimiento a infraestructura y de mantenimiento a trenes, lo que requerirá un desembolso adicional de 48 mil 646 millones de pesos.

De esta forma, construir y operar el TAV durante tres décadas va a tener un costo de 92 mil 225 millones de pesos (7 mil millones de dólares a la paridad actual).

La información obtenida por EL UNIVERSAL, detalla que para 2023 se considera la puesta en operación del tren

hasta Guadalajara, lo que permitirá captar 2 mil 529 pasajeros foráneos por día; 3 mil 279 usuarios de vehículos privados; 5 mil 872 perso-



Fecha <b>07.07.2014</b>	Sección <b>Cartera</b>	Página <b>7</b>
----------------------------	---------------------------	--------------------

nas que utilizan el transporte aéreo, así como una inducción de 21.7%, quedando en total una demanda en el nuevo tramo de 14 216 pasajeros al día.

Para determinar el tipo de tecnología a emplearse se analizaron tres tipologías de material móvil: trenes eléctricos de velocidad máxima de 300 km/h, trenes eléctricos de velocidad máxima de 250 km/h y trenes diésel de velocidad máxima de 160 km/h. La primera es la opción propuesta a la SCT.

Respeto al trazado, la documentación que evalúan los inversionistas considera que el tramo parte del norte de la Ciudad de México y se dirige al Noroeste para conectar

con Santiago de Querétaro,

cruzando los estados de México, Hidalgo y Querétaro, recorriendo 210 kilómetros a partir de la estación de ferrocarriles Buenavista en el DF hasta el municipio de Santiago de Querétaro.

En su desplazamiento, se considera una configuración básica de tren con una longitud de 200 metros y capacidad de 400 pasajeros, con una frecuencia de 60 minutos.

Incuso se toma en cuenta que en función de la demanda esperada, puede llevarse a cabo la modificación de la infraestructura, trazado de vías y estaciones, para permitir la circulación de trenes en doble composición, 400 metros de longitud, y una capacidad de 800 pasajeros, en cuyo caso se deben actualizar las inversiones asociadas.

## TREN RÁPIDO DE PASAJEROS

- **El proyecto** que será licitado en próximas semanas reúne todos los requisitos para llevarlo a cabo: Estudio costo-beneficio; análisis ambiental, dictamen realizado por un tercero (IDOM Ingeniería); estudio técnico; estudio legal; informe de demanda; y, memoria de cálculo.