



CdMx debe 500 mdd por renta de trenes de *Línea 12*

DAFNE MORA

Aunque aún no se sabe cuánto tiempo pasará la Línea 12 sin dar servicio tras el accidente ocurrido en mayo, el Metro tendrá que pagar en los próximos 5 años más de 519 millones de dólares por el arrendamiento de los trenes, aunque estos estén parados.

Se trata del contrato STC-CNCS-009/2010 que el Metro de la ciudad firmó con CAF México y Provetren por mil 588 millones de dólares, mismos que tendrían que liquidarse en 17 años.

El 17 de diciembre de 2009, el entonces secretario de Finanzas de la ciudad, **Mario Delgado**, firmó el oficio SFDF/0328/2009 en el que autorizó de forma excepcional el compromiso multianual para comprometer recursos de los ejercicios fiscales de 2010 a 2026 por un total de mil 588 millones 152 mil dólares



para que con ello se concretara el arrendamiento de los 30 trenes de rodadura férrea que operarían en la Línea 12.

"Cabe aclarar que el Sistema de Transporte Colectivo deberá realizar la previsión presupuestal correspondiente en su presupuesto de egresos para cada ejercicio fiscal de vigencia del compromiso multianual, misma que estará

sujeta a la autorización de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal (hoy Congreso de la CdMx)", se lee en el documento del cual se tiene copia.

A lo largo de 17 años, el Metro adquirió el compromiso de pagar anualmente cantidades que van de los 16 y hasta los 126 millones de dólares por arrendamiento y mantenimiento de trenes, compromiso que, a pesar de las fallas de la línea, no se han suspendido.

El contrato de Prestación de Servicios a Largo Plazo (PPS) se hizo con dos objetivos primordiales: la contratación para la fabricación y puesta a disposición de 30 trenes nuevos y el mantenimiento de estos.

Además, se incluyen tres distintas contraprestaciones, lo que hace más difícil -de acuerdo con el exdirector del Metro- la cancelación del contrato.

Se trata de una contraprestación fija que corresponde al pago por el uso, o no, de los trenes, un tipo de anticipo, mismo que ya fue cubierto; una contraprestación base que implica el uso de los trenes; y una variable, que corresponde al mantenimiento de los convoyes.

"La (contraprestación) base no se puede suspender de ninguna manera, se tiene que seguir pagando hasta que se pague el contrato y la (contraprestación) variable si se dejan de usar los trenes baja el arrendamiento mensual", detalló.

De acuerdo con la disposición prevista por la Secretaría de Finanzas de la ciudad, **para 2020 el Metro ya habría pagado mil 167 millones 402 mil dólares, quedando pendiente el pago de 519 millones 750 mil dólares, el cual tendría que saldar entre 2021 y 2026.**

"Lamentablemente fue una mala contratación en ese sentido porque como se sabe han estado los trenes mucho tiempo suspendidos, sin usarse.

Un año y fracción una primera etapa (entre 2014 y 2015) y luego una etapa de un mes (en 2017 tras el sismo del

19S), y ahora no sabemos cuánto tiempo van a estar sin usar los trenes y vamos a tener que seguir pagando la contraprestación base porque fue un contrato que no previó en un momento determinado una contingencia como la que estamos viviendo y ese es el precio de hacer un contrato de estas características".

Desde su puesta en operación en 1969, el Metro de la ciudad no había recurrido al esquema de arrendamiento de trenes para cualquiera de las 11 líneas inauguradas antes que la Línea Dorada. Para poder llevar a cabo el pago de las obligaciones adquiridas en el contrato de arrendamiento de los trenes, **el Metro de la ciudad suscribió el 18 de julio de 2011 el "Contrato de Fideicomiso Irrevocable de Administración y Fuente de Pago número F/1509".**

Cabe resaltar que la flotilla de 30 trenes que se solicitó para la puesta en operación de la Línea 12 se tuvo completa hasta el 12 de abril de 2013, seis meses después de su inauguración el 30 de octubre de 2012.

Se prevé que este día las autoridades capitalinas den a conocer el peritaje sobre el accidente en la estación Olivos que cobró la vida de 26 personas y dejó a más de 70 lesionados.

El gobierno capitalino tiene hasta 2026 para saldar la deuda. En 2020, el Metro pagó mil 167 millones 402 mil dólares por la renta y mantenimiento de trenes





LA DIGNIDAD DE LA CLASE MEDIA



GUILLERMO LERDO DE TEJADA SERVITJE
DIPUTADO EN EL CONGRESO DE LA CDMX
@GUILLERMOLERDO

Los gobiernos anteriores no crearon a la clase media: ese fue un triunfo de las propias personas

Durante décadas, desde mediados del siglo pasado, uno de los grandes éxitos de México fue la creación de un cada vez más amplio sector de clases medias. Sin duda, puede argumentarse que la desigualdad persiste y se ha exacerbado, pero lo cierto es que en números absolutos millones de mexicanos han logrado en décadas recientes salir de la pobreza, y mejorar su calidad de vida robusteciendo los sectores de ingresos medios.

No hay ninguna vergüenza en este anhelo; al contrario, hay incontables motivos de orgullo en las múltiples formas de esfuerzo detrás de la movilidad social, como estudiar para obtener

conocimientos especializados que permitan acceder a un mejor empleo, trabajar con honestidad para ascender en una compañía, o abrir un pequeño negocio y lograr independencia económica.

Tampoco hay nada de inmoral en los resultados de estos esfuerzos. Adquirir un crédito para una casa propia y formar un patrimonio; tener ahorros que permitan afrontar dificultades; ir a restaurantes o de vacaciones; acceder a servicios privados (como salud o educación), entre otras cosas, son aspiraciones legítimas que lejos de ser censuradas deberían ser promovidas.

Tampoco hay egoísmo en este modelo. De

hecho, a medida que las clases medias crecen, benefician al país en su conjunto. Por un lado, mediante su trabajo y su consumo representan uno de los principales motores para el crecimiento económico y la creación de nuevos empleos. Por el otro lado, las clases medias se han politizado, se han vuelto crecientemente críticas y activistas, hasta convertirse en las grandes impulsoras de causas como la democracia o los derechos humanos, no sólo mediante su voto, sino a través de su participación en ONGs, la academia, los medios. Esto ha sido posible por

su mayor acceso a información y educación, pero también porque su condición económica las hace independientes del clientelismo gubernamental y sus presiones.

Es por todo esto que las clases medias se han convertido en el nuevo enemigo del lopezobradorismo: porque gracias a su autonomía económica, y por tanto política, el régimen no puede comprar con dádivas a la clase media. Porque es un segmento informado y crítico, al que no es tan fácil manipular con propaganda ni "otros datos". Porque está acostumbrada a exigir a sus gobernantes y a usar su voto y su voz para castigarlos o pre-

miarlos por su trabajo. Porque es una clase a la que le ha costado mucho superar la pobreza, y no está dispuesta regresar a ella por seguir a un líder.

Los gobiernos anteriores no crearon a la clase media: ese fue un triunfo de las propias personas con su esfuerzo; pero sí crearon las condiciones para que ésta floreciera (acceso a educación y salud; una economía de mercado y la apertura comercial, etc.). Este gobierno no sólo no la fomenta, sino que la desprecia y ahora la ataca. No han leído bien nuestra historia reciente. Hay mucha dignidad en la clase media.

"Tampoco hay egoísmo en este modelo. De hecho, a medida que las clases medias crecen, benefician al país en su conjunto".





Línea 12: de plataforma presidencial ¿a tumba política?

La Línea 12 buscaba varios objetivos. El oficial: atender el clamor de demanda de transporte masivo del oriente de la Ciudad de México.

El lucimiento: presentarla como la magna obra del Gobierno de **Marcelo Ebrard**.

El principal: ser la plataforma de lanzamiento de dos candidaturas, **Ebrard** para presidente y **Mario Delgado** para jefe de Gobierno.

Los dos funcionarios más señalados como posibles responsables de una obra hecha a las prisas, sin estudios técnicos, con improvisaciones y desorden administrativo.

Las empresas participantes, constructoras y proveedoras, dan fe de aquella desorganización.

Hoy debe saberse, si se difunde información completa y profesional, si los avances periodísticos son ciertos.

Pero también debe precisar quiénes intervinieron.

Ausente de toda participación estuvo el director del Metro, **Francisco Bojórquez**, porque se le desplazó pero calló cuando vio las anomalías.

UNA MANO EXTRAÑA

Francisco Bojórquez sufrió otro fenómeno.

Mientras bailaban miles de millones para la nueva obra, caían los recursos destinados al mantenimiento del Sistema.

La entonces Asamblea y hoy Congreso de la Ciudad de México hacía asignaciones, pero en el camino se le mutilaban.

Los asambleístas preveían en promedio tres mil millones de pesos al año, mas sólo llegaba la mitad con fines etiquetados.

Mil 500 millones de pesos en números redondos: 500 para uniformes y equipo de personal, 500 para otros fines y sólo 500 para

prevenir y reparar.

Otro dato a aclarar es por qué hubo tantos organismos: Proyecto Metro, fideicomisos y dos equipos, uno para rieles y para trenes.

Como estos se creían con funciones absolutas y chocaban entre sí, **Marcelo Ebrard** designó un mediador para recibir reportes directos.

En las prisas se llegó a la contratación de los trenes con la española **CAF** y la francesa **Bombardier** con una interferencia:

Un alto, altísimo funcionario actual de la Presidencia de la República, intervino y abogó por **CAF**, para enojo de **Bombardier**.

Si la investigación es a fondo, deben relucir tantos gestores y formas de una gran construcción sin proyecto definido.

Mas no aparecerá -porque tiene la protección, muy, muy superior- **Florencia Serranía**, quien ante las crisis dice ser "sólo directora del Metro".

¡Oh, el (no) mantenimiento!

OJEDA CON ZALDÍVAR

Las acciones públicas pueden solucionarse en privado.

Así se saldó el dicho del secretario de Marina, **Rafael Ojeda Durán**, en Palacio Nacional contra del Poder Judicial de la Federación.

"Parece que el enemigo lo tenemos en el Poder Judicial", dijo el almirante el 21 de mayo sin ser corregido por su jefe.

Hacia referencia a la vigilancia en puertos y aduanas para evitar el tráfico de drogas, en especial fentanilo como lo solicitó la vicepresidenta estadounidense **Kamala Harris**.

Pidió **Ojeda Durán**:

-Entiendan que esto es una situación que hay que hacerla paso a paso y bien fiscalizada y bien judicializada porque si no, las ayudas, que no tenemos de jueces y ministerios...

Después de aquella polvareda mediática, el almirante secretario pidió cita con el presidente de la Suprema Corte de Justicia de la Nación (SCJN), **Arturo Zaldívar**.

Hablaron y, colorín colorado, las aguas se han asentado.

Las opiniones expresadas por los columnistas son independientes y no reflejan necesariamente el punto de vista de 24 HORAS.



Denuncia oposición dilación en entrega de preguntas al STC sobre el accidente

Critica Döring que el Congreso aún no tenga respuesta de la gestión de Serranía

SANDRA HERNÁNDEZ GARCÍA

Pese a que el pleno del Congreso de la Ciudad de México, con mayoría de Morena, aprobó la entrega de preguntas parlamentarias al Sistema de Transporte Colectivo sobre el accidente en la estación Olivos de la línea 12 del Metro, el cuestionario fue enviado nueve días hábiles después, con lo que la oposición acusó que se perdió tiempo para recibir la información que solicitaron desde hace varios días.

Las 58 preguntas que formularon todos los grupos parlamentarios fueron aprobadas y presuntamente enviadas el pasado 25 de mayo, sin embargo, el acuse de recibido de la Oficialía de Partes del Sistema de Transporte Colectivo (STC) Metro está con fecha del 4 de junio, es decir, que a partir de ese día se contarán los 30 días naturales que tiene el organismo descentralizado para entregar, a petición de los legisladores, docu-

mentación relacionada al ejercicio del presupuesto, y bitácoras de mantenimiento de la *línea dorada*, entre otros datos.

El diputado, Federico Döring (PAN) criticó que se perdió tiempo para que el Poder Legislativo tenga conocimiento de la gestión de la titular del Metro, Florencia Serranía; esto, antes de la presentación, este día, del primer informe sobre el accidente que derivó en el fallecimiento de 26 personas y decenas de heridos.

Los cuestionamientos son diversos, en los que se pide conocer, principalmente, las condiciones de cómo se recibió el medio de transporte y los recursos que se invirtieron para el mantenimiento; sobre el accidente de la Línea 12 preguntaron sobre la suficiencia en la entrega de indemnizaciones a las familias de las personas fallecidas y de los heridos, así como el estado de toda la red del Metro.

De acuerdo con lo aprobado, una vez que el Congreso reciba las respuestas, contará con 30 días naturales para evaluar la información, en caso de que falten datos o haya duda al respecto, el legislativo solicitará, en su caso, la comparecencia de la directora del Metro ante el pleno del Poder Legislativo.

