



Controversia por la Línea 12 del Metro

La construcción de esta línea ha generado controversia tanto por el retraso en la entrega de los 3 mil millones de pesos que por órdenes del Congreso está obligado a entregar el gobierno federal como por las innovaciones a la licitación de los trenes

El jefe de Gobierno del Distrito Federal, **Marcelo Ebrard**, ha sido criticado porque aun antes de realizarse la licitación para la compra de los trenes de la línea 12 del Sistema de Transporte Colectivo Metro, se afirma que la ganadora será la empresa Norinco, China North Industries Corporation, que es una de las industrias más grandes de China en la manufactura de vehículos, productos óptico electrónicos, máquina para la industria petroquímica y también fabricante de explosivos y armamento.

Los enemigos de **Ebrard** aseguran que la decisión del gobierno capitalino de introducir trenes férreos en la línea 12 del Metro busca favorecer a esta empresa en detrimento de los proveedores tradicionales del Metro como son Bombardier y Alstom.

Sin embargo, **Mario Delgado**, secretario de Finanzas del Distrito Federal, niega en forma tajante estas acusaciones y asegura que lo que busca el gobierno capitalino es una mayor seguridad y rentabilidad y los trenes férreos que se utilizan ya en el Tren Suburbano han demostrado su eficiencia.

Las bases para la licitación de los trenes se darán a conocer en las próximas semanas después de ser consultadas con las empresas interesadas, y desde luego Norinco no es la única.

Otro cambio fundamental en la línea 12 es que, por vez primera en la historia del Metro, el gobierno capitalino exigirá un convenio de transferencia de tecnología, que desde luego Norinco está más que dispuesto a firmar, porque una de las condiciones que ha establecido China en su proceso de inversión extranjera es precisamente este tipo de acuerdos, que han sido básicos para el desarrollo de la industria y la tecnología en ese país asiático. Otro ejemplo exitoso de transferencia de tecnología es Brasil, tanto con su industria petrolera como la aeronáutica.

Lo que permitirá el acuerdo de transferencia de tecnología es que la fabricación de las refacciones y en un futuro no muy lejano



Continúa en siguiente hoja

Fecha 11.08.2009	Sección Finanzas	Página 8
----------------------------	----------------------------	--------------------

que también en México puedan fabricarse con tecnología mexicana los vagones del Metro y Tren Suburbano.

PAGA DE ALTO COSTO POR RETRASO FEDERAL

En cuanto al otro tema polémico que es el retraso en las aportaciones que por órdenes del Congreso debe entregar el gobierno federal en apoyo a la construcción de la línea 12, **Mario Delgado** informó que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes realizó ya el primer depósito por 880 millones de pesos del total de 3 mil millones aprobado por la Cámara de Diputados para este año.

Delgado se quejó, sin embargo, de que el retraso en la entrega de recursos tuvo un costo financiero de 285 millones de pesos por los primeros 40 días de tardanza que se calculan sobre el costo total de 17 mil 580 millones de pesos de la obra. **Delgado** asegura que el costo financiero podría haber sido aún mayor, pero se aminoró porque el Distrito Federal logró financiar el proyecto en los últimos tres meses.

De acuerdo con el convenio firmado entre la SCT y el gobierno capitalino en julio pasado, los 2 mil 200 millones de pesos restantes se tendrán que pagar en los meses de septiembre y octubre si no se genera un nuevo retraso. Estos recursos permitirán construir 20 estaciones de la línea 12 y representan 17.06% del costo total de la obra.

AEROMEXICO: MAYOR PARTICIPACIÓN DE MERCADO

La fusión entre las compañías Aeroméxico y Mexicana que impulsaba el gobierno federal no sólo no se realizó, sino que se ha re-creado la competencia entre ambas aerolíneas que presiden respectivamente **José Luis Barraza** y **Gastón Azcárraga**, el presidente de Grupo Posadas.

Una vez superada la crisis que se vivió en los meses de abril y mayo por efecto del virus AH1N1, comienza gradualmente a incrementarse la demanda, y lo que se está hoy registrando en el mercado es una recomposición del mercado, motivado por el cierre de operaciones de aerolíneas de bajo costo como Azteca, Aerocalifornia, Nova Air y desde luego Aviacsa, y porque todas las aerolíneas han realizado ajustes en sus rutas y frecuencias de vuelos.

En el caso de Aeroméxico, Banamex, que se mantiene como el accionista mayoritario con 48% del capital, no sólo refrenda que capitalizó a la empresa, sino que participan ya en forma más activa en el Consejo de Administración y en diferentes comités, como es el caso del de comunicación, imagen y relaciones públicas, como muy pronto se hará público.

Los voceros de Aeroméxico aseguran que la aerolínea no sólo está lejos de la quiebra, sino que el tercer trimestre aumentó su ocupación de mercado de 23% a 31%, y cerrará el año con resultados positivos.

¿Será?