



#Linea12

RETO POR VENIR

POR DAVID MARTÍNEZ

@TamarizDavid

En 2027 termina la renta de 30 trenes de la Línea 12 del Metro, tema que ha sido polémico y ha representado un gasto multimillonario de recursos; sin embargo, será la administración de Clara Brugada en el Gobierno de la Ciudad de México (CDMX), la que concrete el objetivo de comprar nuevas unidades.

La compra de trenes de la Línea 12 es uno de los objetivos del Fideicomiso Metro, que se creó tras el aumento de tarifa del sistema de tres a cinco pesos en 2013. No obstante, hasta finales de este 2024, no existen avances importantes en este proyecto de movilidad.

Aunado a esto, la Línea 12 del Metro ha sido una obra polémica, tanto por los cierres que padeció a meses de entrar en funcionamiento, como por el desplome de mayo de 2021.

La multimillonaria renta de trenes

En este 2024, la Auditoría Superior de la Ciudad de México (ASCM) realizó la auditoría ASCM/97/23 a la partida 6321 "Ejecución de Proyectos Productivos no Incluidos en Conceptos Anteriores de este Capítulo" donde se revisa el contrato STC-

La administración de Clara Brugada en el Gobierno de la capital no estará exenta de lidiar con la Línea 12 del Metro, y deberá sortear el reto de la adquisición de trenes porque el contrato de arrendamiento concluye en 2027

CNCS-009/2010, correspondiente a la renta de 30 trenes férreos para la operación de la Línea 12 del Metro.

Según el documento, el arrendamiento costó un total de 82 millones 912 mil pesos cada mes durante 2023. Los datos indican que, tan solo en los primeros seis meses de dicho año, el Metro pagó 435 millones 152 mil 700

pesos en la renta de un lote de trenes.

No obstante, el contrato STC-CNCS-009/2010 estipula que el monto máximo a pagar a las empresas CAF S.A. de C.V. y PROVE-TREN S.A. de C.V. por la renta del lote de 30 trenes, de 2010, año de la firma de contrato, a 2027, fecha de término del convenio comercial, es de 21 mil 440 millones 52 mil pesos.

Es decir, cuando el contrato concluya, el Metro habrá pagado a ambas empresas por año, mil 261 millones 179 mil pesos y no tendrá trenes para continuar operando la Línea 12. Según el documento, la prestación de servicios concluye el 27 de abril de 2027: en dos años, tres meses y 27 días.

El reto de Clara

Cuando concluya el contrato de renta del lote de 30 trenes de la Línea 12 del Metro, la administración de Brugada Molina será la encargada de concretar

la compra de 12 trenes para la también llamada línea dorada.

Cabe recordar que, cuando se aumentó la tarifa del Metro de tres a cinco pesos en 2013, se creó el Fideicomiso Metro, que recaudaría los recursos obtenidos con el incremento para el financiamiento de diversos proyectos.

En total, se definieron nueve proyectos: la compra de 45 trenes de la Línea 1 del Metro; mantenimiento a 45 trenes de la Línea 2; mejora en tiempos de recorrido en las Líneas 4, 5, 6 y B; renivelación de las vías de la Línea A del Metro; reparar 105 trenes fuera de servicio; reincorporar 7 trenes de la Línea A; adquisición de 12 trenes para la Línea 12; renovar la Línea 1; y modernizar torniquetes.

De acuerdo con el portal de transparencia del Fideicomiso Metro, el proyecto siete, sobre la adquisición de 12 trenes de la Línea 12 y el 9, relativo a la modernización de torniquetes, no lleva ningún avance.

En 2027 concluye el contrato de renta de 30 trenes para la Línea 12 del Metro, tras el que el Gobierno de la CDMX habrá pagado más de 21 mil millones de pesos por el arrendamiento de los trenes entre 2010 y 2027



La accidentada Línea 12

En 2014, a solo dos años de ser inaugurada la Línea 12, Miguel Ángel Mancera, entonces jefe de Gobierno de la CDMX, decidió cerrar el tramo elevado de la Línea 12 del Metro debido a diversas fallas que ponían en riesgo su operación.

Lo que representó la primera polémica de la Línea 12 y fue hasta 2016 cuando reabrió dicho tramo, después de que se solucionaran los problemas de desgaste on-

dulatorio de las vías y las curvas peligrosas.

No obstante, para mayo de 2021 ocurrió el peor siniestro en movilidad en la capital, el colapso del tramo interestación Olivos-Tezonco de la Línea 12, cuyo saldo fue de 26 personas fallecidas y más de 100 lesionadas.

A pesar de las investigaciones, al momento no hay personas sentenciadas por el hecho y las empresas constructoras reconstruyeron el tramo colapsado. Fue

Existe un proyecto en el Fideicomiso Metro desde 2013 que contempla la compra de 12 trenes para la Línea 12; sin embargo, hasta diciembre de 2024, no se ha comprado ni un convoy

hasta enero de 2023, cuando toda la línea dorada volvió a operar de manera regular.

Otra polémica que enfrenta la Línea 12 del Metro, es su ampliación de Mixcoac a Observatorio. En 2016, iniciaron las obras de ampliación del tramo en cuestión cuando Miguel Ángel Mancera era jefe de Gobierno, en total, serían 4.6 kilómetros de extensión y tres estaciones nuevas.

En 2018, el jefe de Gobierno que suplió a Mancera, Ramón

Amieva, informó que las obras de ampliación iban a concluir en 2021. No obstante, en 2024, las autoridades capitalinas informaron que apenas se tenía el 50 por ciento de avance en esta obra.

De acuerdo con la Auditoría Superior de la Federación, uno de los motivos de los retrasos es que el Gobierno capitalino no contaba con la propiedad de los predios donde se iban a realizar las obras.

"Se observó que la entidad fiscalizada no obtuvo los derechos

de vía y de propiedad de los inmuebles en los que se ejecutarían los trabajos previos al inicio de los mismos", señaló el ente fiscalizador en una investigación practicada a los gastos de la ampliación.

Finalmente, la Auditoría menciona que otro de los motivos de los atrasos, es que en ciertas zonas de excavación de lumbreras, se hallaron en el suelo sedimentos de cascajo y raíces que no fueron considerados en estudios previos.

+82,000,000
de pesos

pagó cada mes el Sistema de Transporte Colectivo por el arrendamiento de los 30 trenes de la Línea 12 durante 2023