



CDMX
CIUDAD DE MÉXICO



SECTOR TRANSPORTE

La Línea 7 del Metrobús se construye en cuatro frentes

● Se han rehabilitado 108 mil metros cuadrados de carpeta de rodamiento en Reforma y en Santa Fe

PHENÉLOPE ALDAZ

—phenelope.aldaz@eluniversal.com.mx

La construcción de la Línea 7 del Metrobús, que correrá de Indios Verdes a Santa Fe, avanza desde cuatro frentes, registrando un avance de 23%.

De acuerdo con la Secretaría de Obras y Servicios (Sobse), los primeros dos frentes están ubicados sobre avenida Paseo de la Reforma, entre el Eje 2 Norte y la calle París, en donde se construye el carril confinado en ambos sentidos. El tercero se localiza en prolongación Misterios, con trabajos de semaforización y el cuarto se ubica en calzada de los Misterios, donde se realizan obras inducidas.

La secretaria detalló que se han construido 3.5 kilómetros del carril confinado, de un total de 30.2 kilómetros con que contará la ruta. A la par, se realiza el reencarpetado de los carriles contiguos a la vía exclusiva.

Precisó que hasta el momento se han rehabilitado 108 mil metros cuadrados de carpeta de rodamiento, tanto en la sección central de Paseo de la Reforma como en el tramo de la Fuente de Petróleos a Santa Fe.

El secretario de Obras y Servicios, Edgar Tungüí, destacó que la construcción de la Línea 7 del Metrobús avanza conforme a lo planeado, a fin de entregar el corredor de transporte hacia el último trimestre de 2017.

"Se está cumpliendo el cronograma de trabajos. Se ocupa un carril por sentido, y los trabajos de mayor intensidad son nocturnos para evitar generar un gran conflicto vial en esta emblemática avenida", dijo.

Tungüí dijo que para proteger el valor arquitectónico, turístico e histórico de Paseo de la Reforma y calzada de los Misterios se mantiene relación estrecha con el Instituto Nacional de Antropología e Historia. ●

"Se está cumpliendo el cronograma de trabajos. Se ocupa un carril por sentido, y los trabajos de mayor intensidad son nocturnos para evitar un conflicto vial"

"Para proteger el valor arquitectónico de Paseo de la Reforma y calzada de los Misterios se mantiene relación estrecha con el INAH"

EDGAR TUNGÜÍ

Titular de la Sobse

Exhiben obras de Línea 3 de Metrorrey

Monterrey, NL. EL GOBIERNO de Nuevo León presentó ayer a diputados locales del PAN los trabajos que se requieren para concluir la Línea 3 del Sistema de Transporte Colectivo Metro de Monterrey (Metrorrey) y la calendarización para que pueda iniciar operaciones en el segundo semestre del 2018.

Humberto Torres Padilla, secretario de Infraestructura, y Jorge Arrambide, director de Metrorrey, se reunieron con los diputados del PAN: Daniel Carrillo, Guillermo Rodríguez, Margarita Gómez, Laura Paula López, Hernán Salinas, Itzel Castillo y Yanira Gómez.

Posterior al encuentro, los funcionarios estatales y diputados recorrieron el viaducto subterráneo para conocer la interconexión de la Línea 2 del Metro a la Línea 3, y el tramo elevado hasta el Hospital Metropolitano.

Torres Padilla señaló que próximamente iniciará el proceso de licitación por 1,200 millones de pesos que se requieren para concluir las estaciones y talleres de la Línea 3.

"Estos trabajos deberemos estar terminándolos en marzo o abril del próximo año y únicamente estaríamos esperando a que empiecen a llegar los primeros vagones para iniciar a correr pruebas y poner esto en operación", comentó.

Puntualizó que en la Federación ya están los acuerdos sobre todos los recursos para concluir las obras necesarias para poner en operación la Línea 3.
(*Lourdes Flores*)

■ En 2030 sólo contará con tres de la seis pistas programadas

Será hasta 2065 el auge “máximo” del nuevo AICM

- Entrega el grupo aeroportuario avances del proyecto a comisión camara
- Ya se ha licitado 65% de la obra; en este año se sumará otro 20%
- “En la primera fase se atenderá a 68 millones de pasajeros al año”

ENRIQUE MÉNDEZ

■ 3

■ En esa fecha concluirán los trabajos; habrá seis pistas paralelas y dos terminales

“Máximo desarrollo” del nuevo aeropuerto se verá en el año 2065

■ Ya se ha licitado 65 por ciento de las obras, refiere un informe del GACM a diputados

ENRIQUE MÉNDEZ

El “máximo desarrollo” del nuevo aeropuerto internacional de la Ciudad de México se logrará hasta el año 2065, cuando terminarán las obras, y sólo entonces contará con seis pistas paralelas; de éstas, tres con operaciones simultáneas y dos terminales.

En el informe que el director del Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México (GACM), Federico Patiño, entregó a la comisión especial de diputados que da seguimiento a la obra, se explica que en 2030 sólo estarán disponibles tres pistas, una más que la actual terminal.

Además, el documento refiere que ya se ha licitado 65 por ciento de la obra y 20 por ciento más este año, por lo que —de acuerdo con los legisladores de la comisión— cualquier nuevo gobierno no podría cancelarla, y además la concesión para la operación del aeropuerto “podrá extenderse al año 2098”.

Como ya se ha informado a la cámara, en la revisión de la cuenta pública hecha por la Auditoría Superior de la Federación (ASF) —que no emitió una opinión porque no contó con los documentos por parte de GACM—, el financiamiento será “repagado

(sic) con recursos provenientes de la Tarifa de Uso del Aeropuerto (TUA) hasta donde alcance”.

La política para obtener recursos adicionales del TUA fue aumentar el cobro de este im-

puesto a los pasajeros, reducir el pago a Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA), un pre-pago por la Terminal 2 —construida durante el sexenio de Vicente Fox— e incrementar el

flujo operativo del aeropuerto. Con ello, reconoció el GACM, “se generó un flujo de efectivo que antes no existía”.

El cálculo del grupo aeroportuario es que el crecimiento de pasajeros en las cuatro décadas recientes ha sido de 5.7 por ciento, pero sólo en cinco años fue de 10 por ciento. Tan sólo en 2016, el Aeropuerto Internacional Benito Juárez movilizó a 41 millones 710 mil 254 pasajeros, 8.5 por ciento más que en 2014, según cifras oficiales.

En su informe a la comisión, Federico Patiño señaló que en la primera fase de la nueva terminal se atenderá a 68 millones de pasajeros al año, y a partir de 2065 a 125 millones. “El nuevo aeropuerto está diseñado para crecer gradualmente de acuerdo con la demanda futura”, indicó. Confirmó que para el financiamiento del proyecto se colocaron 2 mil millones de dólares en bonos a 10 y 30 años, y se prevé ampliar esa emisión hasta 6 mil millones de dólares, “con lo que se resuelven las necesidades de recursos para la presente administración”.

Van \$186 mil 92 millones gastados

Hasta febrero, explicó, se concluyó la etapa de planeación, estudios, proyectos en el plan maestro de la obra; a más tardar el 30 de marzo se prevé

quedem concluidas las obras de preparación del sitio; se inició la construcción de dos pistas y la cimentación del edificio terminal, la torre de control y el centro de transporte terrestre.

La información añade: “A la fecha se han licitado las obras más importantes del nuevo aeropuerto, comprometiéndose recursos por más de 115 mil millones de pesos, (monto) equivalente a casi 65 por ciento del total del valor del proyecto”. Además, durante este año “se llevarán a cabo 20 licitaciones que, sumadas a las realizadas, equivalen a cerca de 85 por ciento del total del valor del proyecto”.

Hasta el momento, el costo de la primera terminal del nuevo aeropuerto y sus tres pistas asciende a 186 mil 92 millones de pesos, de los cuales 78 mil 236 millones se han financiado con créditos bancarios y la colocación de bonos que, según el reporte, no constituyen deuda pública ni cuentan con garantía del gobierno federal.

Del total de 6 mil millones de dólares de financiamiento privado, están disponibles 3 mil millones de dólares contratados con 13 bancos. En una segunda etapa se emitieron bonos respaldados por tres agencias de calificación: Moody's, Standard & Poors y Fitch Ratings, con grado de inversión global.