

LARGAS ESPERAS

INSUFICIENTES, TRENES EN LÍNEA 1

Usuarios coincidieron que 10 trenes no bastan para la demanda que tiene esta línea del Metro, lo que hace que se atiborren y tarden en pasar. De acuerdo con el contrato, se debería de contar ya con 25 de las 29 unidades nuevas, armadas y circulando. | A20 |



Usuarios ven insuficientes los 10 convoyes de la L1

Coinciden en que **los trenes no cubren la demanda que hay**; de acuerdo con el contrato firmado con consorcio chino debería haber 25 unidades nuevas y circulando

LAURA ARANA

—metropoli@eluniversal.com.mx

Usuarios de la Línea 1 del Metro consideran insuficientes los trenes que circulan en el tramo de Pantitlán a Isabel La Católica, ya que representa “un padecer en la espera para abordarlos”.

Entrevistados por EL UNIVERSAL coincidieron que 10 trenes resultan insuficientes para la demanda que tiene la *Línea Rosa*.

“Es horrible estar esperando para subirme. Eso es recurrente, por-

que pasan llenos y tardan en pasar, entonces, pues, la gente se acumula”, sostuvo Rosa Sánchez, usuaria de la línea.

“El problema en horas pico es que los trenes se tardan. Si dicen que hay 10 operando, pues son muy pocos, por eso es un padecer para abordarlos”, comentó Felipe Rivera.

“Los trenes están bien. Yo los veo más amplios. Pero sí se requiere de más unidades, confiamos que ya cuando acaben los trabajos realmente se vean la uti-

lidad y modernización, sobre todo”, indicó Jorge Reyes.

Actualmente operan 10 trenes, seis de los cuales son totalmente nuevos y cuatro que fueron adquiridos en 2016, mismos que fueron rehabilitados y modernizados en el sistema CBTC (pilotoje automático), como parte del convenio con el consorcio chino CRRC Zhuzhou Locomotive.

Sin embargo, de acuerdo con el contrato que se firmó con el consorcio chino CRCC en 2020, hasta abril de este año el Sistema de



Transporte Colectivo (STC) Metro debería de contar ya con 25 de las 29 unidades nuevas, armadas e, incluso, circulando.

En respuesta a una solicitud de transparencia que realizó EL UNIVERSAL sobre la calendarización de entrega de las unidades, el Metro expuso que en el contrato con el consorcio chino en su anexo VI, Calendario de Puesta a Disposición de Trenes Nuevos, que se signó en 2020, nueve unidades nuevas tuvieron que estar armadas y operando el 31 de agosto de 2023 y posteriormente sumarse dos cada mes.

En el documento se indicó “la fecha máxima de puesta en servicio comercial” y hasta abril de este año, se debería contar ya con una flota de 25 unidades armadas y circulando comercialmente. La entrega final de los convoyes sería el 30 de junio de 2024.

Al solicitar una postura al Metro sobre el retraso en la entrega de los convoyes, explicó que en el tramo de Pantitlán a Isabel La Católica operan seis nuevos trenes y siete nuevas unidades se encuentran en etapa de pruebas, además de que 16 están en la planta armadora de Querétaro. Recordó que las partes fueron enviadas desde China y en dicha planta se arman y equipan, para posteriormente trasladarlos a la Ciudad de México para el inicio de pruebas.

Agregó que por el trayecto de Pantitlán a Pino Suárez que a la fecha opera —ya que se encuentran en rehabilitación las estaciones Salto del Agua a Observatorio— sólo pueden circular un total de 10

convoyes. Se estima que cuando esté en operación la totalidad de la línea de Pantitlán a Observatorio se pondrá en funcionamiento la flota completa. Además recordó que hubo un retraso en la rehabilitación del tramo de Pantitlán a Isabel La Católica.

Los nuevos convoyes miden 19 metros de largo, pesan 250 toneladas y tienen una capacidad para 2 mil 200 pasajeros.

Es importante recordar que por el retraso del tramo de Pantitlán a Isabel La Católica el Metro impuso una multa de mil 500 millones de pesos al consorcio CRRC Zhuzhou Locomotive.

El tramo de Pantitlán a Isabel La Católica reabrió el 30 de octubre de 2023, tras estar cerrado por trabajos un año y tres meses. El tramo de Balderas a Observatorio cerró desde el 9 de noviembre del año pasado. Las obras de modernización de vías, balasto, rieles, así como trenes representaron un costo total de 37 mil millones de pesos a pagar a 19 años. ●

FELIPE RIVERA

Usuario

“El problema en horas pico es que los trenes se tardan. Si dicen que hay 10 operando, pues son muy pocos, por eso es un padecer para abordarlos”





Los trenes están bien, más amplios, pero sí se requieren más unidades, opinó Jorge Reyes, quien confió en que cuando acaben los trabajos se vean buenos resultados.



FOTOS: CARLOS MEJIA, EL UNIVERSAL

Usuaría afirma que es horrible estar esperando para subirte. Y es recurrente, porque pasan llenos y tardan en pasar, entonces la gente se acumula.

