

**A**bril de 2004 marcó un hito en la historia del metro de Tokio. La anterior Teito Rapid Transit Authority (TRTA) fue sustituida por una nueva compañía, Tokyo Metro, como primer paso para privatizar la compañía.

El metro de Tokio tiene estatus de empresa especial, con un capital social de 58.100 millones de yenes, pero en la actualidad todas las acciones son propiedad de organismos públicos. El Estado japonés es propietario del 53,3 por ciento, y el Gobierno Metropolitano de Tokio, del 46,6 por ciento. Ambos organismos mantenían el mismo porcentaje de participación en la antigua compañía.

La Tokyo Metro es la más grande de las dos empresas operadoras de la capital japonesa, y gestiona ocho líneas frente a las cuatro de la otra empresa, Toei. Tokyo Metro explota una red de 183,2 km y maneja alrededor del 75 por ciento de todos los viajeros de la capital.

En los próximos años, el gobierno japonés y el Gobierno Metropolitano de Tokio confían en poder transferir la propiedad del metro de Tokio al sector privado, volviendo así a sus orígenes. Para ello, saldrán a bolsa progresivamente las acciones de la compañía, de modo similar a como hicieron en su día los ferrocarriles JR Este, JR Oeste y JR Central.

La estrategia de privatización fue elaborada por la Comisión Doko, formada en 1986 para estudiar a largo plazo el desarrollo de la red de metro.

La antigua compañía tenía que cumplir con la ley sobre transporte rápido, lo que le obligaba a invertir exclusivamente en proyectos aprobados por el gobierno y a asumir la gran responsabilidad que implicaba la financiación estatal.

Las nuevas leyes y el nuevo estatus del metro de Tokio dieron a la compañía libertad para gestionar su propio nego-

cio, al tiempo que le dieron facultades para realizar otras actividades complementarias. Como contrapartida a esta

Con la construcción de la línea 13, prevista para 2007, quedará concluida la red de metro pública de Tokio, la capital de Japón. Este es el paso previo para que las acciones de la compañía coticen en bolsa, y privatizar así la compañía. La compañía ha emprendido además otros proyectos de modernización, como la adaptación de las estaciones para personas con minusvalías o la mejora de los sistemas de información al viajero.

PARA COMPLETAR LA RED Y, COMO PASO PREVIO, S

## El metro de Tokio se prepara



Tokyo Metro es la más grande de las dos empresas operadoras de la ciudad

libertad de gestión, el gobierno espera que una vez el mercado sea propicio las acciones puedan venderse a buen pre-

cio, con la consiguiente ganancia para los dos organismos propietarios. Aún no se ha decidido el calendario de la ven-

to, con la consiguiente ganancia para los dos organismos propietarios. Aún no se ha decidido el calendario de la ven-



La nueva línea 13, de 8,9 km, se inaugurará en 2007.

# para la privatización



gestiona ocho líneas, con un total de 183,2 km de red.



La línea de Ginza entre Asakusa y Ueno, se inauguró en 1927.

ta, pero no se espera que tenga lugar antes de la apertura de la línea 13, en 2007. Como se trata de un proyecto que requiere una fuerte inversión, el

apoyo que necesite la línea una vez abierta determinará su rentabilidad y resultados comerciales.

La línea más antigua de la

capital, el tramo de 2,2 km de la línea de Ginza, entre Asakusa y Ueno, se inauguró en 1927, y era propiedad de la empresa privada Ferrocarril Subterráneo de Tokio. El ritmo de construcción era lento, de modo que se formó una segunda compañía antes de que toda la línea, de 14,3 km, pudiera completarse en 1939.

Sin embargo, la construcción de las nuevas líneas resultó demasiado cara para el sector privado, por lo que en 1941 acabó en manos públicas. Las dos compañías existentes se fusionaron pasando a formar TRTA, que asumió la competencia de construir y explotar la creciente red de metro.

En los 63 años siguientes, TRTA construyó otras siete líneas, que totalizaban 168 km, financiadas mediante aportaciones y préstamos del Estado.

El proceso de expansión concluyó con la apertura del último tramo de la línea Han-

zomon, en 2003. Hoy, los 2.515 vehículos con que cuenta la red transportan del orden de 5,7 millones de viajeros diarios.

La línea más nueva de la red del metro de Tokio es la línea de Namboku, que se concluyó en 2000. Esta línea incorpora puertas en los andenes, y por ella circulan trenes automáticos de la serie 9000. El resto de las líneas posee ATC y señalización en cabina, excepto la línea Tozai.

El gobierno estima que sólo falta por construir una línea más para que la red alcance su plena madurez. Una vez finalice la fase de construcción, no habrá necesidad de nuevas aportaciones de capital. La línea cubrirá los costes de explotación diarios con los ingresos, lo que facilitará su transferencia al sector privado.

**Coste.** La línea 13, con un coste aproximado de 251.000



Uno de los objetivos es mejorar la información al viajero.

millones de yenes, tendrá una longitud de 8,9 km y se inaugurará en 2007. Se trata de un enlace Norte-Sur, y unirá Ikebukuro y Shibuya. Está concebido para aliviar la parte oeste del Ferrocarril de Yamanote, que pertenece a JR Este y es el más activo de la capital. La línea, que discurrirá bajo la importante arteria comercial de Meiji-Dori, contribuirá también a descongestionar las carreteras de los alrededores de Shinjuku. A largo plazo, se firmarán probablemente acuerdos con los ferrocarriles urbanos privados, lo que extenderá los servicios de cercanías a Saitama y Yokohama.

La línea 13 contará con ocho estaciones. En Shinjuku-nanachome se construirán andenes isla en cada dirección. En este punto, el túnel más profundo discurrirá a 25 m bajo tierra. La estación de Shibuya acogerá cuatro andenes subterráneos, a 21 m de profundidad.

El metro de Tokio tiene varios acuerdos con JR Este y con varios ferrocarriles privados, excepto con las líneas de Ginza y Marunouchi, donde el ancho y el suministro eléctrico por tercer carril son incompatibles. Los servicios directos desempeñarán un papel fundamental en la estrategia de explotación de la línea 13.

Varios ferrocarriles desembocan en Ikiburo, punto desde el cual los viajeros pueden conectar con la línea Yamanote o a las líneas Marunouchi y Yarauchō. Entre Kotake-mukaihara e Ikebukuro, la capacidad del metro ha aumentado al doble gracias a la construcción de dos vías rápidas, la denominada Nueva Línea de Yarauchō. Estas vías serán transferidas a la línea 13 a partir de 2007, tras lo cual los trenes de Tobu circularán directamente a Shibuya, mientras que los trenes Seibu continuarán para dar cobertura a la línea de Yarauchō. En 2012, en la parte sur de la línea 13, se construirá una conexión entre Shibuya



Está previsto modernizar las máquinas expendedoras de billetes e implantar una tarjeta magnética.

## El Metro de Tokio en cifras

<b>Longitud de red:</b>	183,2 km
<b>En construcción:</b>	8,9 km (línea Ikebukuro-Shibuya)
<b>Núm. de líneas:</b>	8
<b>Ancho:</b>	1.067 mm-141 km; 1.435 mm-42 km
<b>Electrificación:</b>	1,5 kV cc. (red ancho 1.067 mm) y 600 V cc. (red ancho 1.435 mm)
<b>Material rodante:</b>	2.515 coches
<b>Número de estaciones:</b>	168
<b>Récord de transporte:</b>	Media de 5,69 millones de viajeros diarios (datos 2004)

y la línea Toyoko, perteneciente al ferrocarril del mismo nombre, en Daikanyama.

Aunque existen algunas diferencias entre los trenes que circulan por las otras líneas, todos cumplirán las normas para circular por los túneles de la línea 13. Las mayores diferencias técnicas se deben a los cinco sistemas distintos de señalización existentes, lo que obligará a las unidades a incorporar equipos múltiple abord.

Asimismo, será necesario realizar algunas mejoras en la línea Tokyu Toyoko, cuya conclusión está prevista para la apertura del enlace de Shibuya en 2012.

La reestructuración del metro de Tokio ha permitido a la compañía ampliar sus activida-

des al margen de su negocio principal.

Uno de los cuatro proyectos en marcha es la adaptación de todas las estaciones a personas con minusvalías, incluyendo la instalación de escaleras mecánicas, ascensores y aseos.

Otro de objetivo es mejorar la prevención y lucha contra incendios en toda la red. Un tercer programa tiene como finalidad la modernización de las máquinas expendedoras de billetes. En la actualidad, el metro de Tokio forma parte del grupo Passnet, que utiliza un billete magnético válido en 27 ferrocarriles de la región de Tokio. Existe otro grupo que posee una tarjeta similar válida en un número parecido de compañías de autobuses. Los dos grupos han decidido unifi-

car las tarjetas para que una única tarjeta sea válida en todo Tokio.

El cuarto proyecto se propone mejorar los sistemas de información al viajero. Una red tan densa como la del metro de Tokio, a veces resulta complicada para viajeros ocasionales, por lo que se ha decidido simplificar la información.

El pasado mes de febrero, el metro de Tokio ha abierto 61 tiendas en 23 estaciones, iniciando así una política que combina los beneficios a los viajeros con la inversión comercial.

Otro negocio rentable iniciado por la compañía es la construcción de hoteles, que ofrecen alojamiento económico en el corazón de la capital.

**Yolanda del Val** □