

Página: 1

Primera Plana

Área cm2: 908

Costo: 108,960

1 / 1

Everardo Martínez



CUADRUPlica EL TREN MAYA SUS ADEUDOS

Texto: EVERARDO
MARTÍNEZ
—cartes@universal.com.mx

Ilustración: ANI CORTÉS

El Tren Maya tenía adeudos con proveedores y empleados de 2 mil 470 millones de pesos en septiembre, 298% o cuatro veces más que los 620 millones que registró en enero de este año, de acuerdo con el estudio analítico de la deuda y otros pasivos que la empresa al que accedió EL UNIVERSAL.

Analistas indicaron que, al igual que el costo original del Tren Maya y CFE, la deuda del Tren Maya debe a que gasta más de lo que ingresa.

El proyecto, que administra la Secretaría de la Defensa Nacional (Sedena) y se localiza en la península de Yucatán, requiere subsidios del gobierno desde que comenzó operaciones en diciembre de 2023.

El Gran Diario de México solicitó al área de Comunicación Social del Tren Maya las razones de la mayor deuda y si necesitaba más apoyo federal, pero no hubo respuesta.

El Instituto Mexicano para la Competitividad (Imco), Fundar, Greenpeace y otras instituciones no gubernamentales señalan que el ferrocarril arranca con altos desembolsos iniciales, sobrecostos y carece de transparencia en el manejo de recursos, ya que el gobierno reservó información de impacto y la obra se desarrolló sobre suspensiones judiciales.

El académico de la UNAM, Miguel González, dice que se trata de dinero público que se utilizó por una decisión política, aun cuando se sabía que el costo real sería mayor a los 120 mil millones de pesos estimados originalmente.

El Imco calcula que el costo total de la obra rondaba los 500 mil millones de pesos hace dos años, mientras que la Autoridad Superior de la Ferrocarril (ASF) encontró irregularidades en el proyecto por 3 mil millones de pesos entre 2023 y 2024.

“El proyecto ya está construido, pero ahora el punto central es que requiere una fuerte inversión anual para mantenerse en operación. Incluso en el sexenio de Peña Nieto se había advertido que no era rentable y por eso se canceló”, indica González en entrevista.

Visión editorial.

“Ahora la obra necesita respaldo del gobierno durante todo el tiempo que funcione y mientras continúe la autollamada Cuarta Transformación. Por esa razón, informar cada mes sobre su desempeño y admitir que no mejora equivaldría a reconocer que fue una mala decisión del expresidente Andrés Manuel López Obrador, algo que Claudia Sheinbaum, como su sucesora, nunca hará”, señala.

El especialista independiente Alfredo Nolasco recuerda que los proyectos ferroviarios tienen un propósito social, pero deben sustentarse en estudios de factibilidad económica y análisis técnicos que garanticen su desarrollo adecuado.

Alcanzó los 2 mil 470 mdp en septiembre, indican sus registros; **el proyecto gastará más de lo que ingresa, al menos, hasta 2030**, pero dependerá del transporte de carga, dice su director

Se descarrila

El Tren Maya comenzó a operar en diciembre de 2023

Deuda del proyecto en 2025*



*Con proveedores y empleados. Fuente: Estudio analítico de la deuda y otros pasivos del Tren Maya.

“En este caso, esos estudios no se realizaron y si se hicieron, se ignoraron las conclusiones y ahí estaban las consecuencias. Los subvenciones son mucho mayores que lo que el proyecto puede generar por sí mismo y así ya debe dinero. De todo esto, la importancia de publicar la información crucial del proyecto”, comenta Nolasco.

El gobierno de López Obrador, que se encargó de edificar el proyecto, publicaba videos cada semana sobre el avance de la instalación de durmientes, colocación de balasto, señalética y otros aspectos irrelevantes para el seguimiento del gasto público o el cumplimiento de normas y cuidados ambientales. El Plan Maestro, que incluye estudios

de factibilidad económica, legal, ambiental y social, así como el Proyecto Ejecutivo, están reservados o son confidenciales por supuestas razones de seguridad nacional.

Reconocimiento del problema
Solamente una vez el gobierno federal reconoció el problema en un foro público.

En mayo pasado, el director general del Tren Maya, el general Óscar David Lozano Aguilera, dijo que no es rentable la operación de pasajeros del proyecto, por lo que urge el manejo de carga para alcanzar su punto de equilibrio en 2030.

“Ninguna empresa en cualquier parte del mundo que se dedique a pasajeros en un sistema ferroviario

es rentable, esa es una realidad y es un hecho. Y eso es el compromiso del Estado mexicano de cumplir el transporte de pasajeros, y cómo lo puede hacer? Pues aportando recursos. Para lograr el punto de equilibrio necesitamos la carga”, dijo en un seminario de la Asociación Mexicana de Ferrocarriles.

“Es un componente fundamental, por eso necesitamos recuperar la infraestructura de carga que ya existía con el ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, por lo que estamos trabajando intensamente con las empresas que requieren esos servicios y toda la ruta para llevar a cabo este proyecto”, expuso.

Desde entonces, los funcionarios federales que conocen el proyecto

100

MIL PASAJEROS AL MES
trasladado en promedio el Tren Maya en la primera mitad de 2025.

“

Admitir que no mejora [el Tren Maya] equivaldría a reconocer que fue una mala decisión del expresidente López Obrador”

MIGUEL GONZÁLEZ
Académico de la UNAM



no han ofrecido posturas o comentarios sobre la situación.

La Agencia Reguladora de Transporte Ferroviario (ARTE) dio a conocer una actualización de indicadores operativos en los que se encuentran los del Tren Maya, cuyo contenido indica que el tráfico mensual promedio fue de 100 mil pasajeros durante la primera mitad de 2025.

Sin embargo, el gobierno celebró que la empresa superó la meta anual de usuarios de 1.2 millones estimada para 2025, mientras la infraestructura de carga se desarrolla para operar en abril de 2026.

El gobierno avanza en la licitación de otros tramos de pasajeros para cumplir la promesa de campaña de reivindicar este transporte. •