

Avances del Tren Maya, sobre informes opacos

• A siete meses de su inauguración, se desconoce el costo-beneficio actualizado.

• #G. 4-5

“Se construye 600% más rápido que en otros países; lo que debería hacerse en 10 años lo vamos a hacer en tres”.

Javier May,
DIRECTOR DE FONATUR.

58.4
POR CIENTO

es el avance físico del proyecto al cierre de marzo, último dato divulgado por SHCP.

Costo estimado de 359,863 millones de pesos

Presumen avance acelerado del Tren Maya, pero escasea información pública

- Al cierre de marzo, de acuerdo con información de la SHCP, el avance físico del proyecto fue del 58.39%
- A siete meses de su inauguración, se desconoce la versión actualizada del análisis costo-beneficio

Alejandro de la Rosa
astados@eleconomista.mx



La ejecución del Tren Maya lleva una velocidad 600% más rápida de la que normalmente “se construye en otros países”, dijo el director general del Fondo Nacional de Fomento al Turismo (Fonatur), Javier May, el pasado fin de semana, aunque la información pública sobre el proyecto no lleva el mismo ritmo.

Al cierre de marzo, de acuerdo con la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP), el avance físico del tren fue del 58.39% y su costo estimado por **El Economista**, con base en datos oficiales es de 359,863.3 millones de pesos nominales (en el 2020 el costo base fue de 156,000 millones de pesos).

No hay datos más actualizados a pesar de ser una mega obra ferroviaria financiada con recursos públicos.

A siete meses de que se inaugure el tren que ofrecerá servicio de pasajeros y carga, como lo prometió el presidente Andrés Manuel López Obrador, se desconoce la versión actualizada del análisis costo-beneficio (que justifica técnicamente la inversión realizada) y la información del primero, publicado en el 2022, fue retirada del sitio de programas y proyectos de inversión en cartera de la SHCP.

Se sabe que, ante la complejidad de la obra y sus constantes cambios, a mediados del 2022 el Fonatur encargó la revisión del documento a la empresa Steer Davies & Gleave México (quien antes hizo el programa maestro del proyecto). El contrato fue por 5.6 millones de pesos, más IVA, y se debió entregar, a más tardar el 13 de octubre.

En las conferencias presidenciales matutinas, cada lunes, se hacen reportes parciales de los diversos actores involucrados (públicos y privados) y no hay un seguimiento puntual del avance físico, como en algún momento se hizo de la construcción del Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles (AIFA).

Ayer, por ejemplo, el director del Fondo terminó su breve participación: En el Tramo 5, que va de Cancún a Tulum, el 75% de la vía está sobre un viaducto elevado, que ya se construye para proteger el suelo, los cenotes, cavernas, ríos y ríos subterráneos. Cuidando nuestro patrimonio arqueológico y nuestra riqueza natural, seguimos trabajando para la inauguración del Tren Maya en diciembre del 2023.

Hay que planear: AMF

Este lunes, el director de la Asociación Mexicana de Ferrocarriles (AMF), Iker de Luisa Plazas, ofreció una charla sobre la situación actual del sector ante integrantes del Colegio de Ingenieros Civiles de México (CICM). Sobre los trenes de pasajeros dijo que se trata de un tema “taquillero” y que hay que tener mucho cuidado porque de no tener una adecuada planeación los costos se disparan.

Recordó que hace unas semanas participó en una visita de trabajo a los tramos 3 y 4 y que le impresionó el avance que se tiene en la zona, sobre todo en Mérida donde se hace la separación de vía sencilla a vía doble electrificada.

También consideró relevante el trabajo que ha hecho ICA en la construcción del Tramo 4 sin afectar la operación de la autopista que tiene a su cargo.

Al representante de la AMF le pidieron su opinión sobre la importancia de la planeación y el seguimiento a largo plazo de las obras ferroviarias y respondió: Creo que el tema es que tiene que haber una reflexión sobre el tamaño de los proyectos en las partes promotoras, sea quien sea (iniciativa privada, gobierno federal o estatal, legisladores y todos los que tienen injerencia en la discusión).

“La discusión es que hay que ser consciente de los montos. En el tren México-Toluca vamos ya en más de 100,000 millones de pesos, en el Tren Maya por ahí de los 300,000 millones de pesos (...) Son juguetes muy caros, proyectos muy complejos y que compiten con otras necesidades del sector salud o educación, por ejemplo”, refirió Iker de Luisa Plazas.

En tanto, se trabaja a marchas forzadas para terminar el Tren Maya en el tiempo fijado.

300,000 millones de pesos (...) Compiten con otras necesidades del sector salud o educación, por ejemplo”.

Iker de Luisa Plazas,
DIRECTOR DE LA AMF.



75

POR CIENTO

de la vía del Tramo 5, que va de Cancún a Tulum, está sobre un viaducto elevado.

No hay un seguimiento puntual del avance físico, como en algún momento se hizo de la construcción del Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles.



Hay que ser consciente de los montos. En el tren México-Toluca vamos ya en más de 100,000 mil-

lones de pesos, en el Tren Ma-

ya por ahí de los



Hay dudas

De los siete tramos de Tren Maya no hay datos más actualizados, a pesar de ser una mega obra ferroviaria financiada con recursos públicos.

Tramos del Tren Maya

- Tramo 1: Palenque-Escárcega
- Tramo 2: Escárcega-Calkiní
- Tramo 3: Calkiní-Izamal
- Tramo 4: Izamal-Cancún
- Tramo 5: Cancún-Tulum
- Tramo 6: Tulum-Bacalar
- Tramo 7: Bacalar-Escárcega



FUENTE: INAH

GRÁFICO EE



Las pruebas de los tramos en el territorio quintanarroense se prevén que inicien el 8 de julio. FOTOS: REUTERS



Pese al poco avance en los tramos 5,6 y 7 del Tren Maya, se mantiene la fecha de inauguración del proyecto en diciembre de este año.

