



El Tren Maya, ¿su rentabilidad será suficiente solución para el sureste?

El gobierno plantea una solución de infraestructura frente al rezago económico de esta región del país. El megaproyecto presenta grandes retos para lograr todo lo que se propone.

vie 14 mayo 2021 05:00 AM

Diana Zavala

Los turistas de todo el mundo podrán visitar el sureste de México a bordo del Tren Maya a partir de 2023, si el gobierno cumple lo prometido.

Si eligen el viaje más largo, de Cancún a Palenque, podrán abordar y descansar en un vagón-habitación privado y almorzar en un vagón-comedor donde cinco de los mejores chefs de la región ofrecerán alimentos de todos los estados por los que atraviesa la ruta, mientras la música en vivo los entretiene durante el trayecto.

Además, el tren transportará a los trabajadores de la región a un costo mínimo, similar al de un pesero. También ordenará el desarrollo inmobiliario a su alrededor, atraerá la inversión privada y mejorará la calidad de vida de la zona. Todo ello, tras sólo tres años de trabajos y con el menor presupuesto posible.

¿Demasiado bueno para ser verdad? “La vemos como si fuese una mesa de cuatro patas”, explica **Rogelio Jiménez Pons**, director del Fondo Nacional de Fomento al Turismo (Fonatur), el organismo responsable del proyecto. “La primera es la economía, la segunda es el aspecto ambiental, la tercera el aspecto social y la cuarta el aspecto cultural y estamos obligados a que ninguna de las cuatro predomine sobre las otras, para que no haya un desequilibrio”, comenta vía Zoom, mientras se encontraba en Palenque, Chiapas.

Andrés Manuel López Obrador mencionó por primera vez la **promesa del Tren Maya** a inicios de 2018, cuando estaba en campaña. El planteamiento: un megaproyecto que recorrería aproximadamente 1,500 kilómetros en el sureste del país, atravesando Campeche, Chiapas, Tabasco, Yucatán y Quintana Roo, y con una inversión total estimada en 139,100 millones de pesos, el triple de lo destinado en un año para la construcción de carreteras en todo el país.

Al igual que con otros proyectos estrella del sexenio de López Obrador, como el aeropuerto de Santa Lucía y la refinería de Dos Bocas, las críticas arreciaron desde un inicio. El Consejo Empresarial Turístico criticó que darle el proyecto Fonatur en lugar de a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), responsable de los proyectos de infraestructura, debilitaría financieramente la promoción turística del país.

Tres años después, ya iniciada la construcción de todos los tramos del tren, los cuestionamientos no han cesado. En 2020, 159 organizaciones y 85 activistas enviaron una carta al presidente para advertir de las consecuencias negativas en materia medioambiental y social. Entre los remitentes se encontraban expertos del Consejo Nacional para la Ciencia y la Tecnología (Conacyt) y la organización ambientalista Greenpeace.

El gobierno defiende este proyecto como una respuesta de fondo a un rezago histórico económico y social del sureste mexicano. Un reporte de 2017 del Banco de México señaló que la única actividad que repuntaba en la región era el turismo, mientras el resto se mantenía en números negativos y con tendencia a la baja. Por eso se decidió apostar por este sector y se le confió el tren a Fonatur.

El turismo generado, los efectos inclusivos del transporte y el incentivo a la agroindustria, argumentan sus responsables, detonarán por fin el desarrollo económico del sureste. Una de las dudas es la sostenibilidad del proyecto en el tiempo. Todo dependerá de su rentabilidad: es decir, **si su uso y los recursos obtenidos superarán el dinero invertido** por las autoridades para su construcción, además de si realmente logrará la prosperidad regional.

Los planes

Los estudios realizados por el gobierno federal estiman que el **Tren Maya** será utilizado por 43,680 pasajeros diarios en 2023 en el tramo de mayor demanda de Cancún a Palenque. La esperanza es que en 2052 se alcance el aforo para atender a más de 100,000 personas al día. Su capacidad de carga llegará a 980.8 millones de toneladas por año.

La estimación es que el proyecto aumentará el tiempo de estancia de los turistas en el sureste hasta en 12 horas por semana el primer año, y día y medio para 2030. La derrama económica se calcula en 148,000 millones de pesos. Los números del gobierno dan como resultado un Valor Presente Neto (VPN) —el indicador utilizado para calcular la rentabilidad de proyectos a largo plazo, estimando el flujo de efectivo que se logrará en el futuro, tomando en cuenta las tasas de interés— equivalente a **189,900 millones de pesos**.

El uso del transporte para la gente de la región tendrá el precio más económico posible, “similar al de una combi”, explica el funcionario, porque será subsidiado. Con la oferta de turismo de lujo pasará lo contrario. “En el mercado turístico tenemos muy buen nivel (de ingresos), entonces podemos ofertar cosas que valgan la pena”, dice Jiménez Pons. Por tanto, **esas tarifas costarán “lo máximo posible**, lo que aguante el mercado”. La oferta para este turismo de lujo será de viajes largos con vagones-habitación, comedores de calidad y música en vivo.

En cuanto a la parte de carga, la apuesta es transportar materiales de construcción —de los que más se movilizan en la zona— y combustibles. El Tren Maya también aprovechará su cercanía con los aeropuertos para acercar la turbosina a los aviones durante la noche, por lo que Fonatur se encuentra en negociaciones con Pemex para facilitar el acceso al recurso.

El dinero obtenido de la operación será destinado al **financiamiento de las pensiones del Ejército**, una institución que construirá dos tramos y medio del proyecto “por cuestiones de seguridad nacional”. Rogelio Jiménez Pons justifica que la decisión, que puede poner en riesgo la viabilidad del proyecto a largo plazo, se tomó, en otras cosas, para blindar al tren de la privatización en futuros gobiernos. “No se trata de militarizar. El tren seguirá siendo turístico y comercial, pero los ingresos están etiquetados en ese sentido”.

Los obstáculos

Una de las ventajas del proyecto es que en su mayor parte ocupa vía férrea ya existente. En los tramos donde así sucede, no enfrentará los retos de negociar y adquirir los derechos de vía, uno de los mayores frenos al desarrollo de infraestructura en México. El problema es la parte de la ruta donde esto no ocurre.

Las estimaciones de demanda de pasajeros y rentabilidad, de hecho, fueron cuestionadas por la Auditoría Superior de la Federación en su Cuenta Pública de 2019. El documento consideró que el **análisis costo-beneficio** realizado por la consultora PwC en 2019 fue inexacto: “...la evaluación de la rentabilidad se realizó de manera integral para todo el proyecto, por lo que se desconocen los resultados de dichos indicadores para cada tramo, a fin de conocer la conveniencia de su operación”. Es decir, el valor del proyecto y los beneficios financieros pueden variar si se modifica la ruta.

Las características geológicas y las implicaciones sociales de adquirir el derecho de vía ya provocaron el cambio sobre el plan inicial del Tramo 4 que iba a unir Izamal y Tulum. Esto **redujo el el Valor Presente Neto de todo el Tren Maya** desde 206,556,897 pesos a 189,956,473 pesos, un 8% menos. Por el contrario, los montos de inversión crecieron 12.2%, y los de operación y mantenimiento aumentaron 0.1%.

“El incremento de la inversión en 12.2%, que fue resultado del cambio de ruta del Tramo 4, limitó el margen que tendría el Fonatur para modificar la inversión”, comentó la Auditoría. Y agregó: “De continuar las modificaciones en los tramos definidos o de generarse retrasos en la construcción del PTM (Proyecto Tren Maya) que actualicen la entrada en operación en la fecha programada, existirá el riesgo de que se afecte la rentabilidad del proyecto”.

Hay tres elementos principales que juegan en contra del Tren Maya en esta etapa, antes de que opere el proyecto: **la planeación, las protestas sociales y el impacto medioambiental**. “Por su tamaño y complejidad, se esperaba este incremento de la inversión y déficit de demanda. A nivel mundial, los trenes tienen sobrecostos que alcanzan el 40%. Evidentemente esperábamos desviaciones, la planeación se hizo fast track, en un tiempo récord y faltaron estudios para poder identificar los riesgos de mejor manera”, dice Marco Antonio Gutiérrez Huerta, presidente de la Cámara Nacional de Empresas Consultoras (CNEC).

Esta es una constante en las obras públicas de México. Con la finalidad de terminarlas en un solo sexenio por razones políticas y para que no se encuentren con frenos durante administraciones posteriores, las fases de ejecución se realizan a menudo de manera apresurada.

“No hay claridad acerca de los proyectos, no hay una hoja de ruta del gobierno federal que abra las puertas al sector privado. Que no exista un horizonte de largo o mediano plazo, también hace que sea muy difícil planear las obras”, señala Roberto Ballinez, especialista en infraestructura de HR Ratings.

Otro de los elementos que pueden perjudicar al proyecto es el entorno social. Actualmente se han presentado hasta **ocho amparos en contra del Tren Maya**, solicitados por organizaciones civiles a nombres de comunidades indígenas que habitan en la zona, y que argumentan que el proyecto afectará su entorno. Dos de ellos han derivado en suspensiones provisionales.

Fonatur replica que estos recursos legales afectan a menos del 10% de la construcción, ya que es la única parte que se edifica desde cero. Las suspensiones son provisionales y sólo afectan a los tiempos de la obra. Hasta ahora, no hay cálculos sobre cuánto aumentarían los costos, pues no se han hecho modificaciones a la ruta planeada.

El resto del proyecto ocupa vía férrea existente y carreteras. Para Rogelio Jiménez Pons, sólo hay dos amparos preocupantes en Campeche y Chiapas. El primero pide que se desvíe la ruta para que no atraviese por la entidad, ya que hay población asentada alrededor de las vías por donde pasaría el tren.

Fonatur trabaja en conjunto con la Secretaría de Desarrollo Urbano (Sedatu) para ofrecer vivienda digna a esas personas. En el segundo caso, se solicitó que las autoridades no se acercaran a las comunidades a realizar consultas e informar sobre el proyecto, como prevención debido a la pandemia.