

Tren Maya, con opacidad para su evaluación

• PÁG. 29



En términos de finanzas públicas, esta obra no se hizo con los mejores procesos”.

Jorge Cano,

INVESTIGADOR SENIOR MÉXICO EVALÚA

Verdaderos alcances, difíciles de medir

Opacidad en Tren Maya dificulta su evaluación técnica: México Evalúa

• Para el *think tank*, el hecho de que la obra iniciara a cargo del Fonatur, que los recursos presupuestarios pasaran por la Sectur, y que ahora sea la Sedena la dependencia responsable del proyecto configura un esquema para dificultar el acceso a la información del proyecto

Alejandro de la Rosa

alejandra.delarosa@eleconomista.mx

La construcción del Tren Maya marcha sobre unas vías en donde la falta de transparencia (argumentos que motivaron el proyecto, ejecución de la inversión pública, tipos de contrataciones y avances físicos actualizados, entre otros elementos) ha dificultado su correcta evaluación técnica y la de sus verdaderos alcances, consideró el investigador senior del Programa de Gasto Público en México Evalúa, Jorge Cano.

“En términos de finanzas públicas hay que destacar que esta obra no fue realizada a través de los mejores procedimientos: realizando un adecuado estudio de factibilidad presupuestal, de impacto ambiental y social. Como se fue desarrollando hemos visto muchos cambios y denuncias ambientales o sociales. Sobre todo, lo que llama la atención es cómo ha venido incrementando su valor”, comentó.

Pese a todo, se pretende inaugurar el tren en diciembre próximo.

De acuerdo con estimaciones de **El Economista**, al cierre del 2024 el Tren Maya tendrá un costo que ronda los 480,000 millones de pesos, 207% más que lo estimado al cierre del 2020. El último dato público lo ofreció la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT) a mediados del año pasado: 230,000 millones de pesos.

En entrevista, el experto del centro de análisis dedicado a la evaluación y monitoreo de la operación gubernamental, consideró que debido a que no es público el análisis costo-beneficio

de la obra ferroviaria (que debe ser autorizado por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, SHCP, y donde debe estar el monto total), podría darse el caso que por el alto monto de inversión que se va a acabar ejerciendo ya no exista un beneficio justificable.

“A partir de los análisis que se hicieron posteriormente, respecto a los del inicio y que todo proyecto de inversión pública debe tener, hay la posibilidad de que ya no salga ganando la sociedad, pero esto solo lo podremos saber si se publica la información”, refirió.

Desde su perspectiva, el hecho de que el tren iniciara a cargo del Fondo Nacional de Fomento al Turismo (Fonatur) y que los recursos presupuestarios pasaran por la Secretaría de Turismo, representó un esquema para dificultar el acceso de información a la obra.

En ese contexto se deben sumar las transferencias hechas a la Secretaría de Defensa Nacional (Sedena), por trabajos encomendados, y que al asumir desde este mes la responsabilidad de la obra catalogada como de seguridad nacional, la situación se vuelve más compleja.

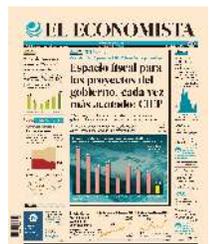
Hay supervisiones de obra, se dan informes semanales del avance del tren, parece que todo va bien, ¿qué sucede entonces?

Cuando no existe una transparencia eficiente lo que queda es la narrativa política y si no tenemos la capacidad de saber con datos duros cómo está el desarrollo de una obra pública, no hay

forma de evaluar correctamente y nos quedamos con lo que es la versión oficial, que no necesariamente es la real.

¿Qué papel ha jugado la Auditoría Superior de la Federación

En el 2019 vimos más auditorías sobre los grandes proyectos, pero posiblemente fue un punto de quiebre la auditoría del costo de cancelar el aeropuerto de Texcoco, en donde se desmintió la información. Seguimos viendo que hay hallazgos importantes en otras acciones, pero el enfoque ha sido más sobre cumplimiento financiero y no sobre impacto económico, de política pública.



¿Cuál es su propuesta para prevenir estas situaciones?

Pensamos que debe existir un ente autónomo que tenga atribuciones de verificar las proyecciones, planes de inversión de gobierno y la transparencia de toda la información. Es necesario que se publique una cartera de proyectos deseables según las necesidades del país para ir quitando la discrecionalidad política en la inversión pública.



“En el desarrollo del Tren Maya hemos visto muchos cambios y denuncias ambientales o sociales. Sobre todo, lo que llama la atención es cómo ha venido incrementando su valor”.

Jorge Cano,

INVESTIGADOR SENIOR
DEL PROGRAMA DE
CASTO PÚBLICO EN
MÉXICO EVALIA.



El costo del Tren Maya ya ronda los 480,000 millones de pesos.

FOTO ESPECIAL

