

2025-08-18

El Espectador / ¿Sheinbaum premiará a los del Tren Maya?

Autor: Hiroshi Takahashi

Género: Columna

<https://oem.com.mx/elsoldemexico/analisis/el-espectador-sheinbaum-premiara-a-los-del-tren-maya-25271728>

Este lunes 18 de agosto muy probablemente sabremos si el actual gobierno emprenderá con mesura y cabeza fría su proyecto ferroviario para traslado de personas o, si de lo contrario, se entregará al desenfreno presupuestal e improvisación que caracterizó a la administración de Andrés Manuel López Obrador durante la construcción del Tren Maya que llevó a más que triplicar el costo de la infraestructura y adquirir equipo que no ha cumplido las expectativas.

Hoy, la Agencia Reguladora de Transporte Ferroviario, encabezada por Andrés Lajous, podría dar el fallo de dos licitaciones clave: los 30 kilómetros del QuerétaroApaseo el Grande (con viaducto elevado de 6 kilómetros) y el tramo SaltilloMonterreyNuevo Laredo de 395 kilómetros. En ambos compiten firmas que participaron en el Tren Maya y que ofrecen alrededor de la media aritmética, lo que las coloca como probables ganadoras.

La experiencia reciente no es menor: el Tren Maya pasó de una estimación de 150 mil millones de pesos a más de 470 mil millones bajo la administración de obra del general Gustavo Vallejo, con más de 32 mil reportes de fallas constructivas en los tramos 1 a 4 y cuestionamientos ambientales en los tramos 6 y 7.

En el caso de Querétaro-Apaseo el Grande, tanto Mota Engil (6 mil 579 millones de pesos) como Gami (9 mil 184 millones de pesos) se colocan en rango medio de las ofertas ubicado entre los 6 mil 500 y 10 mil millones de pesos.

En ese rango de posibles ganadores en el primer tramo del Bajío está la china Synohidro, que colaboró en el Tramo 3 del Tren Maya junto con la española Azvi, que dirige aquí José María Martínez Benavente, también en alianza con Gami, de Manuel Muñozcano.

En una posición muy competitiva, en cuarto lugar y con una oferta de poco más de 6 mil 992 millones de pesos está el consorcio liderado por la mexicana IDINSA que dirige Alejandro Alencaster, en alianza con PROACON, Jaguar y con la hispana Aldesa. Ese corporativo no tuvo que ver con el exuberante costo del Tren Maya, como tampoco lo tuvo el consorcio en sexto sitio (8 mil 526 millones de pesos) de González Soto en alianza con la hispana Rubau, como tampoco tuvieron esa experiencia el octavo sitio (9 mil 526 millones de pesos) el consorcio especializado en infraestructura para trenes encabezado por Proyectos y Estudios Ferroviarios en alianza con Ticons, The Fuentes Corporation Mexican, Desarrolladora Oquil, Gervisor y Olsa Infraestructur entre otras firmas del ramo.

En SaltilloMonterreyNuevo Laredo sólo llegaron tres finalistas: Gami con Azvi (11 mil 888 mdp) e ICA, a cargo de Guadalupe Philips (12 mil 652 mdp), que ejecutó el Tramo 4 del Tren Maya, presentan las ofertas más atractivas para el gobierno.

La decisión mostrará si el nuevo proyecto ferroviario se ejecuta con mesura y planeación o si repite la improvisación y el descontrol presupuestal.

Caos en casetas

Vaya escándalo el que se podría destapar en los próximos días, cuando concluyan las investigaciones que realizan las áreas de seguridad y técnicas del gobierno de Claudia Sheinbaum para documentar el sabotaje en decenas de casetas operadas por Caminos y Puentes Federales (Capufe), que encabeza Arturo Hernández Bermúdez.

Todo comenzó después de que un entramado de empresas, que por años, incluso más de dos décadas, controló el servicio de mantenimiento y modernización de los sistemas de peaje y telepeaje en carreteras, siendo que hace unas semanas perdió una licitación para continuar con este negocio.

De repente, y sin que se sepa qué lo motivó, Manuel Rodríguez Arregui exsubsecretario de la SCT en tiempos de Luis Téllez presuntamente comenzó a difundir información asegurando que la licitación se otorgó con sobreprecios. Lo que nunca dijo el exfuncionario calderonista es que las empresas participantes presentaron propuestas incompletas y sin fijar precio para todas las partidas.

Pero lo que realmente molestó a la Presidencia y a la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, a cargo de Jesús Antonio Esteva Medina, fue que miles de automovilistas resultaron afectados por un sabotaje a varias casetas de Capufe en todo el país.