

F  
o  
n  
a  
t  
u  
r

# elevó contratos multimillonarios hasta 306 mmdp por Tren Maya con AMLO

RAFAEL ORTIZ

**A** medida que avanzó el sexenio de **Andrés Manuel López Obrador**, los principales contratistas del **Tren Maya** firmaron nuevos contratos y convenios modificatorios multimillonarios con el **Fondo Nacional de Fomento al Turismo (Fonatur)**, que dispararon los costos y los plazos del megaproyecto: los contratos originales para los primeros cinco tramos, que sumaban 130 mil millones cuando se celebraron -entre 2020 y 2021-, se habían disparado a 306 mil 357 millones de pesos en 2023.

Y este monto, cuya mayor parte se destinó a las empresas **Mota-Engil**, **ICA**, **CICSA** y **Grupo INDI** (a cargo de las obras de los tramos 1, 2, 3, 4 y 5 Sur), no incluye los 38 mil 741 millones de pesos erogados por la **Secretaría de la Defensa Nacional** en la construcción de los tramos 5 Norte, 6 y 7, ni la compra y el mantenimiento de los trenes, cuyo costo también creció, de 36 mil 563 millones en 2021 a 42 mil 489 millones en 2023.

Según denuncias hechas por fuentes cercanas al proyecto original, una decena de informes de la **Auditoría Superior de la Federación (ASF)** sobre el **Tren Maya** da cuenta del descarrilamiento del presupuesto que ocurrió durante el desarrollo de este megaproyecto emblemático del sexenio pasado.

Por otra parte, la **ASF** detectó irregularidades por 2 mil 592 millones de pesos en las obras en 2023; de este monto, apenas 0.6 % corresponde a las obras multimillonarias a cargo de la **Secretaría de la Defensa Nacional (Defensa)**, una instancia hermética a la ren-

dición de cuentas.

**El caso Tramo 5, que en el plan original debía unir Cancún y Tulum**, es revelador de la explosión de los costos: después de descartar una oferta del fondo de inversión **BlackRock** y de declarar desierta la licitación original, **Fonatur** dividió la ruta en dos, una parte de **Cancún a Playa del Carmen**, y otra de **Playa del Carmen a Tulum**.

**Licitó el Tramo 5 Sur a Grupo México y a la española Acciona**, por 17 mil 815 millones de pesos, y encargó el **Tramo 5 Norte a la Defensa**, tras posponer y finalmente anular la licitación pública.

Sin embargo, en noviembre de 2022 **Grupo México** alegó que le sería imposible técnicamente terminar la obra en los 11 meses requeridos, y el gobierno anunció la terminación anticipada del contrato. Por ello, **López Obrador** acusó a la empresa de incumplir con los términos del contrato.

Para sustituir a **Grupo México**, el gobierno subdividió el tramo en varias partes, y entregó contratos a sus contratistas consentidas, **Mota-Engil**, **Grupo INDI** e **ICA**. A finales de 2023, el monto de contratos vinculados al Tramo 5 Sur era cuatro veces superior al que había licitado el consorcio de **Germán Larrea Mota Velasco**: sumaba 80 mil 852 millones de pesos.

De igual manera la **ASF** detectó una dinámica similar en todos los aspectos del **Tren Maya**: el **Tramo 1**, cuyos contratos originales sumaban 15 mil 838 millones de pesos, tenía contratos y convenios por 38 mil 612 millones en 2023; el **Tramo 2** pasó de 18 mil 973 mil millones



a 44 mil 140 millones; el Tramo 3 pasó de 10 mil 413 millones a 26 mil 586 millones, y el Tramo 4 pasó de 30 mil 442 millones a 71 mil 245 millones de pesos.

En el Tramo 2, **el contrato de 4 mil 667 millones de pesos para un libramiento de Campeche, adjudicado por el Fonatur a Mota-Engil el 23 de diciembre de 2021, sufrió dos incrementos en escasos meses, que dispararon su costo a 8 mil 690 millones en 2023.**

Estos incrementos en los gastos provienen de convenios modificatorios a las licitaciones originales del **Tren Maya**, celebrados en septiembre de 2022, y de nuevos contratos por "**trabajos extraordinarios no considerados**" que el **Fonatur** entregó a sus contratistas a finales de 2023 para continuar las obras.

De esta manera, el consorcio encabezado por **Mota-Engil firmó un contrato de 3 mil 389 millones adicionales para el Tramo 1, Operadora CICSA obtuvo un contrato de mil 936 millones para el Tramo 2, el consorcio de Grupo INDI recibió un contrato de 2 mil 639 millones extras para el Tramo 3, e ICA celebró dos contratos de poco menos de 2 mil millones de pesos cada uno para el Tramo 4.**

