

Apoyos por 24 mil mdp sostienen al Tren Interoceánico

Subsidios cubrirán 97% de su operación y solo 3% serán ingresos propios; descarrilamiento impactará en los ingresos

EVERARDO MARTÍNEZ

—*cartera@eluniversal.com.mx*

El servicio del Tren Interoceánico en el presente año estará basado en los subsidios por 24 mil 296 millones de pesos que recibirá por parte del gobierno, de acuerdo con el presupuesto aprobado por el Congreso de la Unión.

Esos recursos públicos cubrirán 97% de la operación del ferrocarril que entró en operación el 23 de diciembre de 2023 y que a finales del

año pasado sufrió un descarrilamiento que ocasionó 14 decesos y casi un centenar de heridos.

El resto se financiará con ingresos propios, estimados en 719 millones de pesos, pero, según analistas, se verán presionados debido a que el ferrocarril no opera a causa del accidente.

“Tiene costos fijos muy altos para los pocos ingresos que genera por la baja demanda. En estos mo-

mentos no va a generar nada de ingresos por servicios, pero sí gastos por su reparación y el daño al equipo rodante que se descarriló”, señaló al respecto el especialista independiente Alfredo Nolasco.

Pese a que las cifras más recientes muestran un crecimiento de 6% en pasaje respecto a hace un año, la demanda natural del proyecto es baja, de 5 mil personas al mes en promedio.

| ECONOMÍA | A20



Subsidios por 24,296 mdp salvan al Interoceánico

Los recursos públicos cubrirán 97% de su operación; el resto provendrá de ingresos propios, que se verán presionados porque el tren no opera a causa de su reciente descarrilamiento

EVERARDO MARTÍNEZ

—*cartera@eluniversal.com.mx*

El Tren Interoceánico —que se descarriló el pasado 28 de diciembre, siendo su sexto accidente desde que entró en operación— contará este año con un subsidio de 24 mil 296 millones de pesos, de acuerdo con el presupuesto aprobado por el Congreso de la Unión.

Este ferrocarril, el segundo en importancia para los gobiernos de la Cuarta Transformación, entró en operación el 23 de diciembre de 2023, tras ser inaugurado por el entonces presidente Andrés Manuel López Obrador; estaba destinado a ser un proyecto de transporte de pasajeros y de carga que compitiera con el Canal de Panamá.

Esos recursos públicos cubrirán 97% de su operación, mientras el resto provendrá de ingresos propios, que se verán presionados debido a que el tren no opera a causa del accidente de finales de 2025.

Pese a que las cifras muestran un crecimiento de 6% respecto a hace un año en pasaje, expertos señalan que la demanda natural del proyecto es baja, de 5 mil personas al mes en promedio.

Alfredo Nolasco, especialista independiente, explicó que el proyecto se desarrolló en condiciones de opacidad, puesto que no se presentaron estudios de factibilidad técnica, económica y legal, entre otros, ni tampoco se publicó el Plan Maestro, en el cual se incluyen proyecciones realistas.

“Se hizo bajo una petición presidencial del sexenio pasado. Fue una orden del presidente [López Obrador], a quien no le podían decir no, y los militares tuvieron que cumplir. Hay que entender que

ellos son capaces de construir puentes o medios de transporte como trenes para avanzar en las guerras, pero esto era diferente.

“Ahora tenemos costos fijos muy altos para los pocos ingresos que genera por la baja demanda. En estos momentos no va a generar nada de ingresos por servicios, pero sí gastos por su reparación y el daño al equipo rodante que se descarriló”. La manera de desarrollarlo fue similar al Tren Maya, con aforos de pasaje desconocidos, dijo.

“La presidenta Claudia Sheinbaum Pardo debe analizar cómo hacer que opere. Si no tiene mayor demanda, hacer beneficios sociales que justifiquen ese nivel de subsidios”, añadió el experto.

Proyectos costosos

También para este año, el Tren Maya va a tener 30 mil 744 millones de pesos en subsidios, de acuerdo con datos de la Secretaría de Hacienda. Es poco más que el apoyo al Tren Interoceánico, pero la extensión de sus vías es cinco veces mayor.

El monto que se destinará al Interoceánico será apenas 6% menor al de 2025, cuando inició operaciones, ya que la Secretaría de Marina sigue invirtiendo en obras y equi-

pamiento del proyecto, como en muros de contención, reforzamiento de taludes, rehabilitación de vía y mejoramiento de calidad de balasto y durmientes.

A causa de lluvias intensas durante este año, la Marina contrató el mantenimiento y reforzamiento de tramos como el que se dañó en el accidente, pero no se interrumpió el servicio. Sin embargo, el desem-

peño de este ferrocarril se ha visto plagado de intermitencias.

El 28 de diciembre, el tren se descarriló en el tramo de curvas de Nizanda, Oaxaca; murieron 14 personas y decenas resultaron heridas.

Estrategia transexenal

El sector ferroviario en el sureste del país se ha visto afectado por dos factores básicos: la geografía y un limitado desarrollo.

Tanto el gobierno de López Obrador como el de Sheinbaum Pardo buscan revivir los trenes de pasajeros, además de impulsar la industria en la zona para disolver la desigualdad de desarrollo económico y social, mientras otras regiones absorben la inversión extranjera por su infraestructura de transporte y otros factores.

Para Arturo Fernández, rector del Instituto Tecnológico Autónomo de México (ITAM), el gobierno federal debe promover proyectos de infraestructura rentables en busca de sostener altos niveles de inversión privada e impulsar las economías y el desarrollo.

“El desarrollo de la infraestructura es esencial para sostener niveles altos de inversión privada (...) Es imperativo que el gobierno impulse proyectos de infraestructura que sean rentables, con la participación de capital privado, lo cual exige decisión y pragmatismo”, señaló.

Mientras tanto, el Interoceánico está detenido y se sigue analizando qué hacer con esa obra, en la que incluso están en operación trenes

or 24,296 mdp
teroceánico



de los años 50, con inversiones en proyectos de naves industriales y puertos alrededor de su recorrido.

“Deberán continuar con la operación, pero debe plantearse bien qué es lo que tiene que hacerse para que sea justificable seguir dando subsidios en esa cantidad. Es algo correcto que el gobierno haya colocado primero las vías y el tren para que las empresas empiecen a llegar, por eso debería seguir”. ●

ALFREDO NOLASCO

Especialista independiente

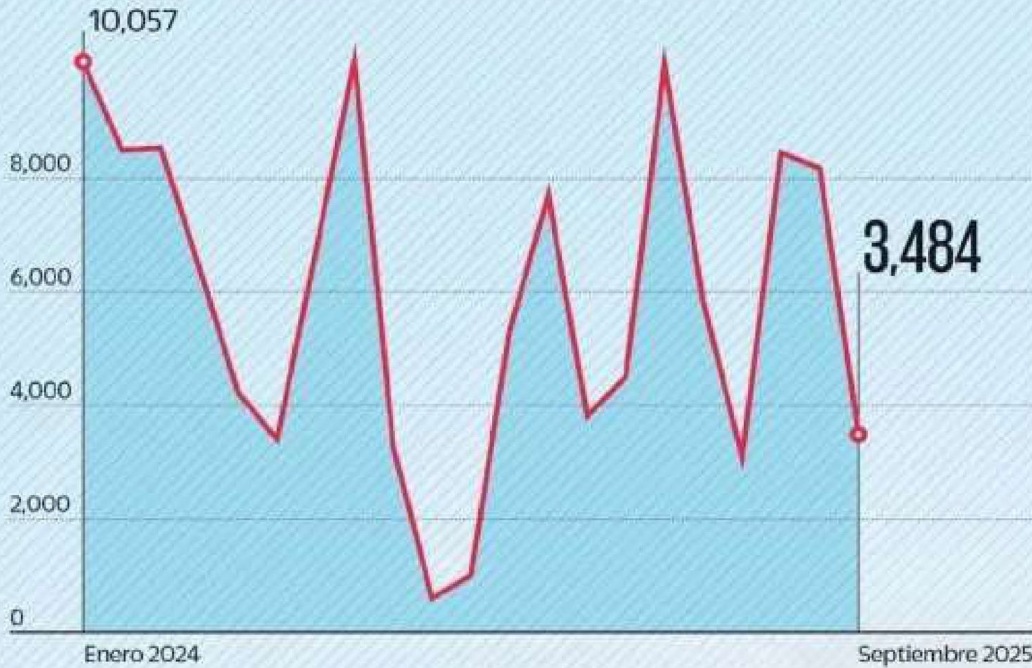
“En estos momentos [el Tren Interoceánico] no va a generar nada de ingresos por servicios, pero sí gastos por su reparación y el daño al equipo rodante que se descarriló”



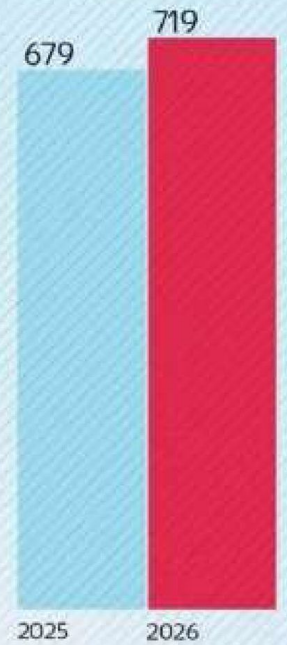
Proyecto insignia

El Tren Interoceánico ha tenido un desempeño irregular en movimiento de personas.

Pasajeros transportados
De enero 2024 a septiembre 2025



Ingresos estimados por el gobierno
Millones de pesos



Fuente: ARTF y Hacienda

