

2025-01-16

Califican de ambicioso plan ferroviario

Autor: Saraí Cervantes

Género: Nota Informativa

<https://www.reforma.com/califican-de-ambicioso-plan-ferroviario/ar2937503?v=2>

El apartado del Plan México que refiere al desarrollo ferroviario es un proyecto ambicioso para concluirse en un sexenio, si se contempla que sólo para la edificación del Tren Maya se requerirán más de seis años, señalaron especialistas.

Gerardo Herrera, especialista de negocios de la Universidad Iberoamericana, comentó que el Plan México contempla edificar 5 mil 645 kilómetros de vías, lo que lo hace ambicioso para concluir en esta Administración.

"Si vemos que el Tren Maya prácticamente les llevó un sexenio, con muchas complicaciones y todo y esto es mucho más grande, por eso es ambicioso. Se hubiera pensado que estos son proyectos a una década", sostuvo Herrera en entrevista.

Comentó que de la inversión de 1.2 billones de pesos planteada para llevar a cabo el plan ferroviario, se tendría que dar más detalle sobre cómo se calculó el estimado del presupuesto para dicho proyecto.

Carlos Barreda, también especialista en el sector ferroviario, destacó que en el plan no se contempla la construcción y trazos de nuevas rutas que amplíen la capacidad de carga por ferrocarril, aun cuando este transporte es fundamental para el crecimiento de las exportaciones hacia Estados Unidos.

"La apuesta del Gobierno federal se enfoca a facilitar la movilidad de las personas en la región centro-norte del País, aun cuando no se tiene clara la razón que justificaría estos flujos o cuáles en particular serían las zonas industriales que demandarían la prestación de tales servicios", acotó.

"Recordemos que el Tren Maya originalmente iba a costar 150 mil millones de pesos y terminó costando 550 mil millones de pesos. En ese sentido, la duda es cómo está estimado el costo del proyecto. La historia que traemos de estos proyectos es que el costo se subestima notablemente", dijo Herrera.

Detalló que un proyecto puede tener sobrepuestos de 20 o 30 por ciento, pero otra cosa es que se subestimen por cuatro veces más, por ello es una de las principales preocupaciones.

Herrera comentó que más allá del número de kilómetros y de la inversión que se requeriría, la gran pregunta es cuánto va a rendir esta inversión.

Por ejemplo, actualmente el Tren Maya no está vendiendo como se esperaba y se le han dado 100 mil millones de pesos en subsidios y la recuperación ha sido mínima.

"¿Cómo se va a recuperar dicha inversión? Si no, va a ser como el Tren Maya, una obra que se va a construir y una vez terminada se le va a seguir subsidiando. En el Plan México no se menciona cuál es el estimado de pasajeros. No hay estimaciones de demanda ni de mercado como ya pasó con Mexicana de Aviación", insistió.

Destacó que sigue haciendo falta que se presenten los estudios en donde se dé cuenta sobre la estimación de la demanda de cada ruta, estudios que por lo menos llevan un año de análisis.

Barreda dijo que la ruta Ciudad de México a Querétaro reducirá significativamente los congestionamientos y

número de accidentes en la autopista, mientras que la de Pachuca a Buenavista ampliará la red de trenes suburbanos e interurbanos de la Zona Metropolitana del Valle de México.

En ese sentido, anticipó que el éxito esperado para estas dos rutas podría dar luz sobre la viabilidad financiera de las demás, como las que correrán desde la Ciudad de México a Guadalajara, a Nogales y a Nuevo Laredo.