



LOS ELEFANTES BLANCOS DE LA 4T
QUE DEVORAN EL ERARIO

El Tren Maya costó cuatro veces más de lo que AMLO prometió





Los megaproyectos que impulsó el gobierno de Andrés Manuel López Obrador y que heredó la presidenta Claudia Sheinbaum tienen una cosa en común: generan pérdidas multimillonarias. Y su operación sólo es posible gracias a subsidios que les inyecta el gobierno federal. El Tren Maya es el mejor ejemplo del fracaso de esas empresas que en sus inicios fueron encomendadas al Ejército: reportó ingresos de 275 millones 831 pesos en 2024, un monto que no cubrió ni 10% de los dos mil 837 millones de pesos que reconoció como gastos.

MATHIEU TOURLIERE

Hasta el 31 de diciembre de 2024 el Tren Maya, uno de los principales megaproyectos del sexenio de Andrés Manuel López Obrador, había costado al erario un "gran total" de 470 mil 428 millones de pesos: 456 mil 539 millones se destinaron para la construcción del tren, las vías y las estaciones; otros 10 mil 601 millones fueron erogados para erigir siete hoteles en la selva, y tres mil 287 millones de pesos se gastaron en obras arqueológicas.

En contraste con esta suma, la empresa Tren Maya, SA de CV, que opera el tren y es controlada por la Secretaría de la Defensa Nacional (Sedena), reportó ingresos de apenas 275 millones 831 pesos en 2024, un monto que no cubrió ni 10% de los dos mil 837 millones de pesos que reconoció como gastos.

Los ingresos del tren apenas alcanzaron para cubrir la mitad de los gastos por servicios personales, y menos de una sexta parte de las erogaciones en servicios generales. De hecho, para terminar las obras del Tren Maya y subsidiar su operación, el gobierno de López Obrador le inyectó otros 25 mil millones de pesos el año pasado; la mayor parte terminó en un fideicomiso o para pagar a las empresas contratistas, cuyos costos se dispararon con el paso de los años.

Los 470 mil 428 millones de pesos del "gran total" del Tren Maya aparecen en los estados financieros dictaminados de la paraestatal Fonatur Tren Maya. Este monto supera casi cuatro veces el precio que anunció López Obrador en el arranque de su sexenio, cuando aseveró que su gobierno sería capaz de construir el Tren Maya por un costo de entre 120 mil y 150 mil millones de pesos, cifras que fueron cuestionadas desde un principio por expertos.

PERIÓDICO	PÁGINA	FECHA	SECCIÓN
proceso	56-60	1/6/25	LEGISLATIVO



**CÁMARA DE
DIPUTADOS**
LXVI LEGISLATURA
SOBERANÍA Y JUSTICIA SOCIAL



Los pasados 12 de septiembre y 31 de diciembre, la empresa Fonatur Tren Maya escindió el paquete de 470 mil 428 millones de pesos. Dio la infraestructura ferrocarrilera a la paraestatal Tren Maya, y cedió los hoteles al Grupo Aeroportuario, Ferroviario, de Servicios Auxiliares y Conexos Olmeca-Maya-Mexica (GAFSACOMM), la empresa que controla algunos de los negocios que López Obrador dio al Ejército durante su sexenio. Aparte, Fonatur Tren Maya entregó las obras arqueológicas al Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH).

Al igual que el Tren Maya, las empresas de la Sedena que controlan negocios civiles reportaron pérdidas en 2024, por lo que operaron gracias a subsidios del gobierno federal. Fue el caso de los aeropuertos –excepto el Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles (AIFA), que alcanzó un punto de equilibrio–, los hoteles o la aerolínea Mexicana de Aviación.

Así, GAFSACOMM, la paraestatal del Ejército a la que López Obrador entregó la gestión de 12 aeropuertos, 11 estaciones de combustible, dos centros de distribución de hidrocarburos, cinco gasolineras, siete hoteles, tres parques ecoturísticos y dos museos, reportó ingresos propios de apenas mil 925 millones de pesos en 2024, un 60% menos de lo esperado en el arranque del año.

Con sus ingresos, la empresa cubrió poco más de la mitad de los tres mil 584 millones de pesos que costaron sus gastos de funcionamiento. Para corregir este desbalance, el gobierno de López Obrador le envió cinco mil 235 millones de pesos a GAFSACOM, una manera de subsanar, de nueva cuenta, las pérdidas multimillonarias de los negocios que el tabasqueño entregó al Ejército.

Y estos negocios involucraron inversiones mayúsculas. De acuerdo con los estados financieros dictaminados de GAFSACOMM, el Fonatur entregó al Ejército los siete hoteles de lujo construidos en algunos puntos de la ruta del Tren Maya. Cada uno de estos complejos rebasó los mil millones de pesos; el más oneroso fue el complejo de hotel y parque Nuevo Uxmal, cuyo costo rebasó los dos mil 600 millones de pesos, seguido por el hotel Tulum-Playa, que rebasó los dos mil millones de pesos.

Mexicana de Aviación, cuya razón social es Aerolínea del Estado Mexicano, SA de CV, operó gracias al presupuesto público, pues sus ingresos de 580 millones 182 mil pesos no alcanzaron para cubrir los dos mil 15 millones de pesos de gastos. La cifra es decepcionante considerando que, en el proyecto de presupuesto de 2024, el gobierno federal había contemplado que la

aerolínea generaría ingresos propios por ocho mil 340 millones de pesos el año pasado.

En cambio, el gobierno federal le tuvo que aportar mil 808 millones de pesos, a los que se sumaron los mil 591 millones que la paraestatal GAFSACOMM pagó en el anticipo a la empresa brasileña Embraer para la compra de 20 aeronaves.

El único negocio castrense que llegó al punto de equilibrio fue el Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles (AIFA), otra obra insignia del sexenio de López Obrador, que reportó ingresos netos por dos mil 578 millones de pesos en 2024, dos veces más que en 2023, a los que se sumó un subsidio de mil 510 millones de pesos del gobierno federal.

Sin embargo, el AIFA se benefició de otro tipo de apoyo de la administración de López Obrador: en febrero de 2023 el gobierno transfirió parte de los vuelos de carga del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM) al AIFA, y desde 2022 ha recortado en 30% el número de operaciones permitidas en el aeropuerto capitalino, con la intención de obligar a las aerolíneas a reubicar parte de sus vuelos hacia el aeropuerto castrense.

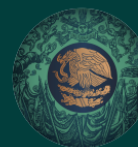
Opacidad

La información contenida en los estados financieros dictaminados de las diversas dependencias relacionadas con el Tren Maya arroja luz sobre el costo real del megaproyecto más emblemático de López Obrador, que ha permanecido bajo un manto de opacidad.

Después de adjudicar los primeros contratos de obra pública se acumularon los problemas técnicos en la construcción del Tren Maya. En varias ocasiones los ingenieros tuvieron que cambiar la ruta –incluso para evitar una cueva enorme–, construyeron y abandonaron a la mitad un viaducto elevado, y movieron las estaciones de lugar, lo que descarriló el presupuesto y los plazos.

El gobierno de López Obrador dejó entonces de transparentar los documentos relacionados con el Tren Maya: encargó las obras a la Sedena, reservó la información como “seguridad nacional”, exentó el megaproyecto de tramitar permisos ambientales e impuso una reforma que dio al Tren Maya una inmunidad contra amparos.



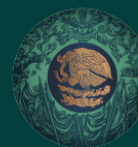

Obras gigantescas. Ineficiencia cuestionada

Foto; Presidencia

Esta opacidad abrió puertas a los negocios discrecionales en los que estuvo involucrado Amílcar Olán, el amigo de Andrés y Gonzalo López Beltrán, los hijos de López Obrador, quien vendió balasto a las obras del Tren Maya. En audios intervenidos del teléfono de Olán, obtenidos por Mexicanos Contra la Corrupción y la Impunidad (MCCI) y Latinus, el empresario presumió que obtuvo los negocios gracias a Gonzalo; en uno de estos audios se le oye afirmar que "Bobby es el que me metió en este desmadre".

Ante la falta de información clara, se documentó el disparo del presupuesto del Tren Maya de manera indirecta y fragmentada, ya sea a través de los presupuestos de egresos de la federación, gracias a informes de la Auditoría Superior de la Federación (ASF) o mediante investigaciones periodísticas.

Así, en febrero pasado, la ASF entregó una serie de reportes donde documentó que los primeros contratos del Tren Maya tuvieron convenios modificatorios que dispararon sus costos en 2023 y beneficiaron a las empresas constructoras CICSA, ICA, Mota-Engil y Grupo Indí, que fueron las principales receptoras de recursos públicos en el sexenio de López Obrador, durante el cual sumaron contratos por más de 735 mil 679 millones de pesos.



rcito. Administración onerosa

x: lopezobrador.org.mx/

De acuerdo con la ASF, la empresa ICA, propiedad del multimillonario David Martínez Guzmán y de Bernardo Gómez Martínez y Alfonso de Angoitia Noriega, los copresidentes ejecutivos de Televisa, pasó de tener un contrato para el tramo 1 del Tren Maya por 29 mil 985 millones de pesos a tener un convenio modificatorio y otro contrato por 71 mil 698 millones de pesos en 2023.

Lo mismo sucedió con Grupo Indi, de Manuel Muñozcano Castro; Mota-Engil, de José Miguel Bejos; o CICSA, del multimillonario Carlos Slim Helú, cuyos contratos del Tren Maya vieron sus costos y plazos dispararse. El contrato para la compra de trenes siguió el mismo camino: el original, firmado en junio de 2021, amparaba un costo de 36 mil 563 millones de pesos, pero varios convenios modificatorios subieron el precio a 42 mil 489 millones de pesos en 2023.

Estas cifras no incluyen siquiera la inversión multimillonaria en el Tren Maya en 2024. En el caso del Tren Maya, López Obrador entregó su operación a la Sedena vía su empresa Tren

Maya, SA de CV, pero dejó la responsabilidad administrativa y contable del megaproyecto al Fonatur y a su filial, Fonatur Tren Maya; y de acuerdo con sus estados financieros auditados, el Fonatur recibió 114 mil 587 millones de pesos en 2024 para terminar las obras.

“Desproporción muy elevada”

El gobierno de López Obrador colocó la misma capa de opacidad en la refinería Olmeca de Dos Bocas –cuyo costo real se elevó a cerca de 21 mil millones de dólares hasta finales de 2024, un monto tres veces mayor al anunciado por López Obrador– o con el Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec (CIIT), los otros dos megaproyectos del sexenio pasado.

En el primer caso, la empresa PTI Infraestructura de Desarrollo, que opera la refinería de Dos Bocas, reportó una pérdida de mil 473 mil-

lones de pesos en 2024, mientras que la filial de Pemex que la controla, Pemex Transformación Industrial (PTRI), sufrió pérdidas integrales de 575 mil 926 millones de pesos.

En el arranque de su sexenio el exmandatario aseguró que su gobierno construiría la refinería en menos de cinco años y por ocho mil millones de pesos; finalmente, el plazo se extendió –la refinería sigue sin operar completamente– y el costo se triplicó. Tan sólo ICA Fluor, filial de ICA, tuvo contratos y convenios por 100 mil 517 millones de pesos –cerca de cinco mil millones de dólares– hasta 2023.

En el caso del CIIT, que López Obrador entregó a la Secretaría de Marina (Semar), los recursos públicos se concentran en el Fideicomiso para el Desarrollo del Istmo de Tehuantepec, del que sale el dinero para las obras de los llamados Polos de Desarrollo de Bienestar (Podebis). Los principales contratistas de los Podebis son los mismos que los del Tren Maya: CICSA, Mota-Engil, ICA y Grupo Indi.

El año pasado el gobierno entregó 30 mil 909 millones de pesos al CIIT, los cuales fueron a parar en el fideicomiso. En los estados financieros dictaminados del CIIT no aparece información sobre el destino de esta