

**EMILIO LEZAMA**

Bienvenidos los trenes

No fue la noticia más divulgada de la semana, pero hace unos días pasó algo inusual en la historia reciente de nuestro Congreso, pasaron una medida por unanimidad. Con 472 votos a favor y ninguno en contra, la Cámara de Diputados aprobó elevar a rango constitucional que las vías férreas se usen para trenes de pasajeros. Entre toda la polarización de los últimos 6 años hay una buena noticia: hay consenso sobre el regreso de trenes de pasajeros. Por lo menos en el Congreso.

Por otro lado, hay muchos empresarios que siguen criticando la idea de los trenes bajo el argumento de que “los trenes de pasajeros no son rentables”. En la mayoría de los casos tienen razón, aunque hay excepciones como el Eurostar que reportó ganancias de 2 mil millones de euros en 2023, o rutas de tren como París-Lyon y el Tokyo-Osaka. Aún así muchos trenes de pasajeros no son rentables y aún así son necesarios.

El problema de los que critican al tren de pasajeros por no ser rentable, es que es la misma óptica miope de

quienes hace dos décadas decidieron que el Estado debe regirse únicamente por su rentabilidad económica y no por su viabilidad social. No todos los proyectos de infraestructura y desarrollo deben ser rentables, ni se debe medir por sus ganancias económicas un programa de gobierno. La rentabilidad no garantiza bienestar, y en un país de grandes desigualdades como México lo más importante es generar un piso de igualdad y bienestar social.

Al igual que los metros en las ciudades, los trenes son formas de transporte que representan un beneficio social y deben ser subsidiados. Los trenes de pasajeros son una forma de conectar al país de manera más eficiente, segura y democrática. Además, son un transporte digno y seguro para el usuario, que conecta regiones económicas y permiten la movilidad de forma más eficiente. No solo proveen movilidad y transporte, sino que son mucho más ecológicos que las carreteras y más seguros para los usuarios. En un país que se ha negado a regular el doble remolque en carreteras por la



presión de Pemex, que no ha garantizado la seguridad de los automovilistas y que no puede ordenar el desarrollo urbano a lo largo de sus carreteras esto se vuelve crucial.

Los detractores del tren de pasajeros tienen poco que argumentar más allá de su falta de rentabilidad. Como política pública hacen mucho sentido para el desarrollo de un país. China ha construido 46 mil kilómetros de tren rápido en los últimos 25 años y ha vuelto la construcción de trenes uno de los pilares de su desarrollo. Japón tiene 3 mil km de tren bala y Corea tiene dos líneas de tren de alta velocidad. India está construyendo su primer tren de alta velocidad, Vietnam también y hasta en Estados Unidos, donde históricamente ha habido resistencias al tren de pasajeros, se trabaja ahora en un tren de alta velocidad en California. **Hay un patrón claro, los países que buscan desarrollarse le apuestan al tren.**

La pregunta no debe ser si debe haber trenes de pasajeros o no en México, sino si debe invertirse en que esos trenes sean de alta velocidad. Evidentemente esto supone un costo mayor, pero también significa el poder conectar al país como nunca antes. Sería importante que el gobierno de Claudia Sheinbaum analizara la posibilidad de construir algunas rutas de alta

Los trenes no tienen que ser económicamente rentables para ser socialmente sostenibles.

velocidad en México. El CDMX-Querétaro o el Monterrey-Nuevo Laredo pueden ser opciones viables para comenzar en este sentido.

Ofrecer un servicio como este, aunque suponga pérdidas económicas, es parte de una agenda de movilidad y derechos sociales que además incentiva el crecimiento económico de un país. Al igual que en la mayoría de los países europeos, los trenes mexicanos no tienen que ser económicamente rentables para ser socialmente sostenibles. Los trenes son una muestra más de que no todo debe ser medido por su rentabilidad económica. La buena noticia es que Claudia Sheinbaum ha elegido a Andrés Lajous para conducir la política ferroviaria del país en los próximos años. Lajous es un egresado del CIDE con maestría en MIT y fue titular de la Semovi durante la administración de Sheinbaum en la CDMX. Pero sobre todo, Lajous es un funcionario serio, profesional y preparado para analizar de forma adecuada cómo implementar este ambicioso proyecto en la realidad. ●

Analista político