



## Tren Maya, el gran desfalco



Por **Gabriel Quadri de la Torre**

Jueves 21 de Diciembre de 2023 - 23:55

Las inversiones públicas tienen considerables costos de oportunidad; es decir, ante recursos limitados y escasos, hay un buen número de otras alternativas comparables de gasto con altos niveles de prioridad. Por ello, los proyectos de inversión pública deben ser consecuencia de cuidadosas evaluaciones previas costo/beneficio, costos de oportunidad, y estudios de inversión, de mercado y de factibilidad, y proyectos ejecutivos, así como de cuidadosas corridas financieras que demuestren tasas adecuadas de rentabilidad económica y social, al igual que los plazos de amortización o de recuperación de la inversión. También, obviamente, de estudios de Impacto Ambiental y social, al igual que un sistema de transparencia en materia de compras y licitaciones de obra, y de rendición de cuentas y auditoría a lo largo del desarrollo del proyecto, aparte de un mecanismo público de supervisión y verificación ambiental. Todo esto, es requisito esencial de racionalidad pública y eficiencia, de prevención de corrupción, y de sostenibilidad. Y todo esto ha estado ausente en el Tren Maya, proyecto emanado sólo del capricho iluminado, la soberbia, la ignorancia y el narcisismo. Las consecuencias son brutales. Se han devastado ilegalmente miles de hectáreas de bosque tropical primario a la par de acahuales (selvas en recuperación o sucesión ecológica), y destruido o alterado irreversiblemente ríos subterráneos, cavernas y cenotes en el complejo sistema hidrológico del Caribe Mexicano. Representa un colosal costo ecológico que no se ha cuantificado, además de flagrantes delitos ambientales (previstos en el Código Penal) y que han permanecido impunes. El Tren Maya es también un aquelarre militarizado de corrupción, en la medida de su total opacidad y falta de rendición de cuentas, mentiras, sobrecostos astronómicos, asignación directa de contratos, simulaciones, y empresas fantasmas, también con absoluta impunidad, dado el carácter de "Seguridad Nacional" del proyecto. Su costo se ha multiplicado al menos 4.2 veces, de 120



MMDP originalmente estimados, a más de 511 MMDP hasta ahora. Desde luego, el Tren Maya nunca va a ser rentable, y significará una onerosa carga para las finanzas públicas: ninguna empresa quiso invertir en él y mucho menos tomar la operación. Raramente, en el mundo, los trenes de pasajeros son rentables. Sólo aquellas líneas en donde el costo de inversión ha sido amortizado por el Estado, y donde los costos de operación pueden ser cubiertos por una alta demanda en corredores de gran densidad económica y demográfica, o entre dos pares origen – destino con elevada concentración de viajes. Nada de esto está presente en el Tren Maya. El presidente López lo sabe, por lo que ordenó que lo recaudado por los derechos cobrados a turistas extranjeros vaya a las arcas de los militares – a la empresa militar que operará el Tren Maya – lo que les representará ingresos por más de 15 MMDP anuales, que serán ejercidos en completa oscuridad.

El costo descomunal del Tren Maya abre una brecha gigantesca en materia de racionalidad del gasto público, en un país, como México, de grandes déficits de bienes públicos y servicios públicos. Sus costos de oportunidad son de escándalo, sobre todo, tratándose de un proyecto improductivo. Con lo gastado hasta ahora en el Tren Maya se podría financiar la construcción de 33 hospitales generales regionales de 260 camas cada uno, o bien, de 121 Unidades Médicas Familiares del IMSS. El costo del Tren Maya es más de 5 veces el presupuesto total en salud del Ramo 12 para 2024. Se podrían haber rehabilitado más de 300 mil escuelas primarias, o cubierto el presupuesto anual de 10 universidades como la UNAM, o de 24 instituciones como el IPN. Incluso, se podría haber financiado en su totalidad todo el gasto público en educación del Ramo 11. Con el presupuesto del Tren Maya, se podrían haber construido más de 5 mil kilómetros de autopistas de alta especificación con enormes beneficios económicos y sociales, o, un sistema policial federal, estatal y municipal de clase mundial, incluyendo reclutamiento, capacitación, salarios, prestaciones, inteligencia y equipamiento. Se podrían

haber financiado más de 52 corredores de Metrobús (BRT) en ciudades de México (similares a las líneas de la CDMX) con estaciones y flotas de autobuses. El presupuesto del Tren Maya hubiera bastado para construir 5 centrales eléctricas nucleares que habrían añadido 7,500 MW de capacidad de generación de energía limpia, o bien, 25,000 MW de capacidad eólica o solar, lo que representaría aumentar en cerca del 30% la capacidad total existente en México.



También, pagarse más de 2 mil plantas de tratamiento de aguas residuales de 300 lt/seg, o restaurarse ecosistemas forestales naturales en más de 20 millones de hectáreas (10% del territorio nacional). El costo del Tren Maya supone una cifra que es siete veces superior al presupuesto total del Ramo 16 (Medio Ambiente). México podría haber financiado una transformación radical en su infraestructura productiva, en los servicios públicos de salud y educación, en seguridad, y en medio ambiente, acercándonos a países desarrollados. El Tren Maya es el más grande desfaldo a la Nación, en su historia.

**@g\_quadri**