



**Héctor Saúl Téllez Hernández, diputado del PAN, exigió suspender operaciones y crear una comisión independiente ante los incidentes y el sobre costo del proyecto**

**POR RUBÉN ARIZMENDI**

**E**l diputado del Partido Acción Nacional (PAN), Héctor Saúl Téllez Hernández, acusó que los constantes incidentes del Tren Maya son consecuencia de una inauguración apresurada,

**#Política**

# Tren Maya se hunde en fallas, sobre costos y subsidios millonarios



FOTO ESPECIAL

El legislador panista, Héctor Saúl Téllez Hernández, acusó que los constantes incidentes del Tren Maya son consecuencia de una inauguración apresurada.

infraestructura deficiente y mala gestión por parte de la empresa militar Olmeca-Maya-Mexica.

Recordó que, desde su inauguración en diciembre de 2023, se han documentado 45 fallas operativas, incluyendo tres descarrilamientos graves en Tixkokob, Bacalar e Izamal.

Dijo que su bancada solicitará la creación de una Comisión Independiente de Investigación con participación de expertos, organismos internacionales y sociedad civil para auditar costos, contratos y ejecución del proyecto.

Además, se propone suspender operaciones en los tramos

más riesgosos, especialmente el Tramo 3 hasta garantizar la automatización de los sistemas de sujeción de vías y una revisión técnica externa.

Señaló que el proyecto fue inaugurado por motivaciones políticas, sin condiciones técnicas ni personal capacitado; además, fallas mecánicas, retrasos, pasajeros varados y una operación basada en sistemas manuales, revelan una estructura frágil y desorganizada.

## Tren Maya, un pozo sin fondo

El diputado del PAN, Héctor Saúl Téllez Hernández, sostuvo que el Tren Maya se convirtió en un pozo sin fondo, comparable solo con los déficits estructurales de Petróleos Mexicanos.

El proyecto, anunciado en

2018 con un costo estimado de 120 a 150 mil millones de pesos, ha escalado a 515 mil millones de pesos, es decir, un sobreprecio de 281 por ciento.

Las pérdidas acumuladas hasta junio de 2025 alcanzan 5 mil 807 millones de pesos, con subsidios públicos por 11 mil 862 millones hasta el tercer trimestre de 2024.

Solo en 2025, los ingresos por boletos y servicios cubren menos del 10 por ciento de los costos operativos, con un subsidio estimado de 12 mil pesos por minuto.

Las expectativas de rentabilidad para 2030, basadas en transporte de carga, son inciertas en una región con baja producción exportable. En 2024, agregó, se movilizaron apenas 369 mil 931 pasajeros, lejos de los 43 mil 680 diarios estimados.