



ACCESO LIBRE

Del legado a la carga

El Tren Maya, el Tren Interoceánico del Istmo de Tehuantepec, el Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles y la refinería Dos Bocas



Al comenzar su segundo año de gobierno, la presidenta Claudia Sheinbaum enfrenta una herencia que amenaza con convertirse en su principal dolor de cabeza: las megaobras impulsadas durante el sexenio anterior han dejado de ser promesas para convertirse en sistemas en operación que consumen recursos públicos y generan pérdidas estructurales.

El Tren Maya, el Tren Interoceánico del Istmo de Tehuantepec, el Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles y la refinería Dos Bocas ponen a prueba no solo la capacidad de gestión del gobierno, sino también su margen de maniobra fiscal.

El Tren Maya ha revelado su verdadera dimensión financiera. Acumula pérdidas superiores a los 5 mil 800 millones de pesos y registra costos de operación que rebasan los 6 mil 300 millones, frente a ingresos de apenas 525 millones. En los hechos, más del 90 por ciento de su funcionamiento depende de subsidios públicos. A ello se suma un costo de construcción que ya supera los 500 mil millones de pesos. El resultado es un dilema evidente: una inversión pública de proporciones históricas sin retorno suficiente que amenaza con arrastrar a las finanzas públicas hacia un déficit sostenido.

El Tren Interoceánico, concebido como un corredor logístico estratégico, enfrenta no solo pérdidas económicas, sino un serio cuestionamiento en materia de seguridad. El descarrilamiento ocurrido en Oaxaca el 28 de diciembre de 2025, que dejó al menos 14 personas fallecidas, expuso fallas graves en la operación del proyecto. A esto se añade la participación de Gonzalo López Beltrán, hijo del expresidente, como asesor honorario, un



hecho que alimenta la percepción de conflictos de interés y erosiona la credibilidad institucional de la obra.

El AIFA, pese a reportar utilidades contables parciales, sigue dependiendo de subsidios superiores a los 800 millones de pesos debido a la baja demanda y a sus problemas de conectividad. Lejos de consolidarse como un motor de desarrollo autosuficiente, permanece como un proyecto que requiere respaldo presupuestal constante para sostener su operación.

La refinería Dos Bocas, cuyo costo se ha elevado a 20 mil 959 millones de dólares —más del doble de los 8 mil millones originalmente proyectados—, aún no opera a plena capacidad.

A este panorama se suman las observaciones de la Auditoría Superior de la Federación, que ha documentado irregularidades como sobrecostos, pagos en exceso y deficiencias en la documentación por cientos de millones de pesos. No se trata solo de un problema contable, sino de un cuestionamiento directo a la planeación, supervisión y uso del gasto público.

El dilema de fondo para la administración de Claudia Sheinbaum es estratégico y político: sostener proyectos deficitarios para evitar el costo de cuestionarlos, o reconocer que estas megaobras, lejos de constituir un legado, se han convertido en un lastre que compromete recursos indispensables para salud, educación y seguridad. Reconocer esa realidad y actuar a tiempo será clave para evitar que la llamada “herencia de grandeza” termine siendo el mayor obstáculo fiscal y político del sexenio.

POR CARLOS ZÚÑIGA PÉREZ