

Fecha 09.05.2021	Sección Cartera / Falla de origen	Página PP-22
----------------------------	---	------------------------

A Tren Maya, más que para equipo y vacunas Covid

El costo de 348 mmdp del proyecto —y obras adicionales— supera los recursos federales usados tanto para dosis como para instrumental y materiales contra la pandemia

NOÉ CRUZ SERRANO

—cartera@eluniversal.com.mx

La construcción del Tren Maya y las obras adicionales relacionadas con el proyecto le costarán al país, hasta ahora, alrededor de 348 mil millones de pesos.

La cifra es casi 14 veces mayor que los 25 mil millones de pesos que el Instituto de Salud para el Bienestar (Insabi), la Secretaría de Salud, el IMSS e ISSSTE solicitaron a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP) para adquirir equipo y materiales contra la pandemia de coronavirus.

Al sumar a esos requerimientos los 17 mil millones de pesos

que el gobierno ha pagado en vacunas contra el Covid-19, los recursos para el Tren Maya son ocho veces superiores.

Según el registro ante Hacienda, en la construcción del tren se gastarán 161 mil 356 millones de pesos, así como 139 mil 400 millones más en contratos para su mantenimiento y operación por 30 años, y 8 mil 69 millones de pesos para comprar material rodante entre 2033 y 2043.

Si se consideran los proyectos previstos para Quintana Roo, por 39 mil 228 millones de pesos, todas las obras relacionadas con el

Tren Maya requerirán 348 mil 52 millones de pesos.

161,356

MILLONES DE PESOS

se gastarán en la construcción del ferrocarril, de acuerdo con SHCP.

139,400

MILLONES DE PESOS

serán para contratos de operación y mantenimiento por 30 años.



TREN MAYA Y OBRAS RELACIONADAS COSTARÁN 348 MIL MDP

Monto es casi 14 veces más que lo solicitado en Salud para atender Covid-19; el mayor beneficiado será Quintana Roo, con proyectos por 39 mil mdp adicionales al ferrocarril

Texto: **NOÉ CRUZ SERRANO**

—noe.cruz@eluniversal.com.mx

Ilustración: **DANIEL RAZO**

El Tren Maya y sus obras complementarias comprometidas hasta ahora le costarán al país 348 mil 52 millones de pesos. De acuerdo con el registro del proyecto ante la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP), la obra requerirá 161 mil 356 millones de pesos, más 139.4 mil millones que corresponden a contratos para su mantenimiento y operación por 30 años.

Además, se requerirán 8 mil 69 millones de pesos para la adquisición de material rodante adicional entre 2033 y 2043.

De acuerdo con información sobre el costo del proyecto, así como al menos ocho obras más planeadas que forman parte de la derrama económica que generará el tren a lo largo de

su trayecto, el mayor beneficiario de esas inversiones será Quintana Roo.

La entidad proyecta obras de movilidad y desarrollo turístico,

cuyo costo total asciende a casi 39 mil 228 millones de pesos adicionales a lo que significa la construcción del ferrocarril.

El monto total de recursos de la obra ferroviaria y los proyectos complementarios es casi 14 veces mayor a los requerimientos de recursos que el Instituto de Salud para el Bienestar (Insabi), la Secretaría de Salud, el IMSS y el ISSSTE han solicitado para atender la pandemia de Covid-19.

Durante la emergencia sanitaria, esos organismos hicieron requerimientos para equipo, instrumental y medicamentos por casi 25 mil millones de pesos, según consta en los oficios que entregaron a la Unidad de Inversión de la SHCP desde marzo de 2020 a la fecha.

Si se agregan a esos requerimientos los 17 mil millones de pesos que el gobierno federal anunció esta semana que se han pagado para comprar diversas vacunas contra el coronavirus, los recursos que recibirá el Tren Maya son ocho veces superiores.

El monto también es 3.7 veces más alto que el costo del Tren Interurbano México-Toluca,

que en marzo de este año se actualizó a 93 mil 89.8 millones de pesos, como consta

en su registro ante la Secretaría de Hacienda.

En el caso del Tren Maya, hasta ahora el Fondo Nacional de Fomento al Turismo (Fonatur), la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (Sedatu) y la Secretaría de la Defensa Nacional (Sedena) han entregado a la Unidad de Inversión de Hacienda los análisis costo-beneficio de los proyectos de inversión que acompañarán a la obra.

Por los mayores montos de inversión previstos, destaca la modernización y rehabilitación de la Carretera Cancún-Tulum, promovida por Fonatur, con un costo de 19 mil 83.9 millones de pesos, para obras complementarias a la convivencia de 112.4 kilómetros con el Tren Maya.

A su vez, la Sedatu trabaja en el proyecto Movilidad Integral en Cancún, cuyo costo se estima en 7 mil 110.3 millones de pesos.

Este consiste en mejorar la movilidad urbana de Cancún, mediante la realización de obras estratégicas que van a permitir

realizar un reordenamiento vial en la ciudad.

Otros 5 mil 883.4 millones de pesos serían utilizados para el puente vehicular Nichupté, mediante el cual se busca facilitar el desplazamiento de turistas con

una conexión vial de tipo urbano que unirá al centro urbano de Cancún con la zona hotelera.

Fonatur también presentó lo

que será el programa de adquisiciones para las reubicaciones de asentamientos humanos en el derecho de vía del proyecto del Tren Maya, con un costo de 3 mil 397.4 millones de pesos que se-

rán utilizados para desplazar a 3 mil 286 hogares asentados sobre el derecho de vía.

Es decir, se busca llevar a cabo acciones dirigidas a la adquisición de predios y la

construcción de vivienda para los hogares afectados por el proyecto del Tren Maya.

Otra obra de gran magnitud asociada al plan ferroviario es el

Continúa en siguiente hoja

Fecha 09.05.2021	Sección Cartera / Falla de oigen	Página PP-22
----------------------------	--	------------------------

nuevo aeropuerto de Tulum.

En este caso, la Sedena llevará a cabo los estudios de preinversión para la construcción de un aeropuerto mixto civil-militar con categoría internacional en Tulum, Quintana Roo.

Los estudios para determinar la factibilidad del proyecto con categoría internacional tendrán un costo de 237.6 millones de pesos, aunque no queda claro si serán licitados entre empresas privadas especializadas, o quedarán en manos de la Dirección General de Ingenieros de la propia dependencia castrense, los cuales debe-

rán estar listos este mismo año.

El gobierno del expresidente Felipe Calderón tenía un proyecto para la construcción de un aeropuerto en esa localidad, cuyo costo se estimó en 3 mil 200 millones de pesos.

Fonatur tiene en cartera un proyecto de inversión para desarrollar 10 parques fotovoltaicos que permitirán realizar "inversiones turísticas sustentables, generar energía verde para los Centros Integralmente Planeados (CIPs) y el Tren Maya", con un costo de 238 millones de pesos.

Al menos seis de estos 10 parques estarán ubicados en las regiones por donde correrá el proyecto ferroviario de esta administración: Cancún, Cozumel, Bacalar, Calakmul, Tulum y Felipe Carrillo Puerto.

Asimismo, se trabaja en obras como la recuperación de playas en Punta Beta-Punta Maroma, con una inversión de 18 millones de pesos; el desarrollo marítimo turístico del Canal de Zaragoza, con 51.7 millones; y la rehabilitación del Malecón de Chetumal, con 8.5 millones de pesos. ●

A DETALLE

Los proyectos complementarios atenderán la movilidad y el turismo.

237.6

MDP
costo de estudios sobre el aeropuerto de Tulum.

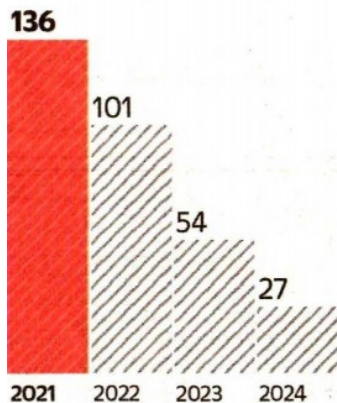
7,110.3

MDP
para obra de Movilidad Integral en Cancún.

Beneficios del proyecto

El Fonatur prevé que la construcción del Tren Maya genere 136 mil empleos este año.

Nuevas plazas por año
Cifras en miles



Empleos por tramo
Nuevas plazas entre 2021 y 2024



Nota: Todas las cifras corresponden a la creación de empleos tanto directos como indirectos. Fuente: Estimaciones del Fonatur.

Un plan emblemático, pero también lleno de polémica

Enfrenta críticas por licitaciones de tramos, impacto ambiental y falta de servicios

NOÉ CRUZ SERRANO
—noe.cruz@eluniversal.com.mx

Desde su concepción, el Tren Maya ha sido motivo de críticas y descalificaciones por el

monto de recursos que se emplearán en su construcción, en momentos en que el país requiere cubrir otras necesidades, como las derivadas de la pandemia de Covid-19.

Continúa en siguiente hoja

Fecha 09.05.2021	Sección Cartera / Falla de oigen	Página PP-22
----------------------------	--	------------------------

Partidos políticos, organizaciones no gubernamentales y grupos ambientalistas han señalado problemas en la obra ferroviaria, sobre todo en las licitaciones de sus tramos, así como afectaciones para las regiones por donde cruzará.

La licitación del primer tramo, que irá de Palenque, Chiapas, a Escárcega, Campeche, fue asignada a Mota-Engil México, por 15 mil 538 millones de pesos. El segundo, de Escárcega a Calkiní, Campeche, se entregó a Operadora Cicsa y FCC Construcción, por 18 mil 553 millones de pesos. En tanto, el tercer tramo, que va de Calkiní a Izamal, Yucatán, estará a cargo de Construcciones Urales, por 10 mil 192 millones de pesos.

El primer tramo fue adjudicado a una empresa beneficiada en el gobierno del expresidente Enrique Peña Nieto. La constructora que ganó el segundo segmento fue imputada en 2019 en España por presuntamente dar sobornos a políticos y funcionarios de Panamá a cambio de obras públicas en ese país.

La firma que edificará el tercer tramo construyó el segundo piso del Periférico de la Ciudad de México en 2005, cuando el presidente Andrés Manuel López Obrador era jefe de Gobierno.

“Podemos observar que Morena no sabe gobernar, que sigue con las viejas prácticas de corrupción e influyentismo del viejo PRI”, dijo al respecto Agustín Dorantes, presidente del PAN Estatal Querétaro.

A estas voces se suma el rechazo de comunidades indígenas de Calakmul, Campeche, que se oponen a la construcción del proyecto.

Apenas el mes pasado, reclamaron que, si bien el objetivo del gobierno es impulsar el turismo y el comercio en el sureste con la obra, “pierden de vista que en la zona faltan servicios fundamentales, como el agua”.

En diciembre del año pasado, otro grupo de comunidades indígenas de Campeche, Yucatán y Quintana Roo frenaron el segundo tramo del tren, que va de Escárcega a Calkiní, al obtener una suspensión mientras se resuelve el recurso de amparo promovido, según dio a conocer la asociación Indignación, el Centro Mexicano de Derecho Ambiental y el Consejo Regional Indígena y Popular de Xpujil.

Consultada sobre probables daños ambientalistas por el paso del Tren Maya, Viridiana Lázaro, especialista de Greenpeace México, consideró que la deforestación y contaminación del agua debe tomarse en serio en la Península de Yucatán.

La especialista expuso que entre los daños colaterales que traerá el proyecto destaca la deforestación de miles de árboles, lo que se traduce en la pérdida de hábitat de diversas especies en peligro de extinción, y subrayó que la selva maya ayuda a captar gases de efecto invernadero.

Lázaro detalló que, en la Manifestación de Impacto Ambiental (MIA), entregada por Fonatur

a la Secretaría del Medio Ambiente, se pone en evidencia que se removerán ejemplares de cinco especies de árboles con alguna categoría de riesgo.

“Si están protegidas por la norma 059, significa que no se deberían de deforestar, no se deberían de tocar”, afirmó.

En materia económica y financiera, la magna obra sexenal se está alejando del costo inicial que había previsto el gobierno, a través de Fonatur.

En el último año, la inversión requerida para el proyecto se incrementó 30%, al integrarse obras como la electrificación de casi la mitad de la ruta y la construcción de 50 kilómetros de trayecto elevado, mientras Fonatur considera que el incremento está en un rango razonable.

Rogelio Jiménez Pons, director de esa instancia, comentó que los cambios realizados al tren llevaron su costo a casi 180 mil millones de pesos (30% más respecto al monto registrado ante la Secretaría de Hacienda en enero de 2020).

Una empresa de la Secretaría de la Defensa Nacional será la encargada de operar y administrar el Tren Maya, según instrucciones del presidente Andrés Manuel López Obrador.

El titular del Ejecutivo expuso que dejar esta obra ferroviaria (mismo caso para el aeropuerto de Santa Lucía) y su administración a cargo de Sedena “es con el propósito de garantizar una buena administración, seguridad y autosuficiencia”. ●

30%
SE ELEVÓ
 la inversión requerida para la construcción del Tren Maya durante el último año.

Continúa en siguiente hoja

Fecha 09.05.2021	Sección Cartera / Falla de oigen	Página PP-22
---------------------	-------------------------------------	-----------------

