

Fecha 26.03.2021	Sección Primer Plano	Página PP-4-5
---------------------	-------------------------	------------------

En Primer
Plano

Cotización de la obra ronda ya en 180,000 mdp

Costo del Tren Maya se elevó 30% frente al monto original

- El proyecto ha sufrido cambios como la conversión a propulsión eléctrica en parte de la ruta y elevación de otro tramo del tendido.
- Está por definirse si la Sedena será el operador; Fonatur planea suministrar energía limpia al tren.

Inversión rondará los 180,000 mdp: Fonatur

Ajustes elevan 30% costo del Tren Maya en el último año

• Las adaptaciones que se han hecho al proyecto, como la electrificación de casi la mitad de la ruta y la construcción de 50 kilómetros de trayecto elevado han encarecido la obra, pero en un rango razonable, afirma Rogelio Jiménez Pons, director del organismo



Página 1 de 4
\$ 160198.00
Tam: 926 cm2

Continúa en siguiente hoja

<p>Fecha 26.03.2021</p>	<p>Sección Primer Plano</p>	<p>Página PP-4-5</p>
------------------------------------	--	---------------------------------

Alejandro de la Rosa y Octavio Amador
empresas@eleconomista.mx

Los cambios realizados en el proyecto del Tren Maya ocasionaron que su costo ronde ya los 180,000 millones de pesos (30% más respecto del monto registrado ante la Secretaría de Hacienda en enero del 2020), pero eso no significa que se haya fallado en su planeación, defendió Rogelio Jiménez Pons, quien al mismo tiempo afirmó que la participación de la Secretaría de la Defensa Nacional (Sedena) para inaugurarlo a finales del 2023 será fundamental.

En entrevista, el director del Fondo Nacional del Fomento al Turismo (Fonatur) dijo que aún se evalúa si el Ejército será el encargado de la operación del tren y si van a construir algunas de las estaciones (que requerirán inversiones de los 60 millones a los 2,000 millones de pesos) para acelerar la construcción.

Por lo pronto, sigue en análisis la figura jurídica a utilizar para que los activos del proyecto ferroviario sean salvaguardados por la Sedena, quien también administrará los ingresos a petición del Presidente Andrés Manuel López Obrador. El objetivo es evitar que se privatice en el futuro.

“El costo total se va a ir a 180,000 millones de pesos, seguramente, porque aumentó el alcance, pero estamos dentro de un parámetro razonable todavía y será rentable por los negocios de turismo y carga. Es distinto hablar del tren original que funcionaría el 100% con diésel (ahora la mitad será eléctrico, por lo que se requiere de otro material rodante), que en su mayoría era de una vía sencilla (ahora la mitad será doble vía), y que el atractivo tramo de Cancún será elevado, porque es la mejor opción”, detalló Pons.

Hasta diciembre pasado, el Tren Maya mantenía un requerimiento de inversión de 156,000 millones de pesos, que era, a su vez, 12% superior al registrado al inicio del 2020 que era de 139,000 millones de pesos, pues aún no se consideraba el costo de la electrificación del proyecto.

En la conversación, el funcionario reconoció que tiene una “gran presión” para terminar el tren en cuatro años (considerando lo que han avanzado a la fecha) y que el plazo ideal para la construcción de un proyecto de la magnitud planteada serían siete años. “El parámetro de planeación y de proyectos de ingeniería básica es muy estrecho en México. En otros países en desarrollo

toman más de 10 años. En Inglaterra lleva seis años la planeación y ejecución, es otra situación política”, comentó.

Aun así, su confianza de cumplir la encomienda Presidencial se basa en los dichos de las empresas constructoras que ya están trabajando en los primeros tramos y los asesores internacionales, quienes le aseguran que cumplirán los tiempos fijados y de ser necesario trabajarán día y noche. Al funcionario se le cuestionó sobre la crítica constante de constructores – y sociedad civil en general – acerca de las deficiencias en la planeación de obras de infraestructura en el país.

Los cambios en las modalidades para licitar, la asignación directa del tramo 4 o que el tramo 5 norte cambió a elevado ¿no son señales de falta de planeación?

No porque tenemos una cuestión de política en México que es el tiempo realmente para ejecutar una obra desde su inicio a su terminación, que es un sexenio. Cuántas veces vimos obras interrumpidas en diferentes gobiernos del mismo partido. La realidad es que una obra estratégica se debe hacer en seis años y una cosa es la planeación, lo puedes hacer bien, y otra es hacer un proyecto ejecutivo con evidencia física donde requieres meter taladros, hacer mecánicas de suelos y decidir, que fue lo que pasó en el tramo 4. La planeación es que lo puedes hacer previamente y tener alternativas, que es lo que hicimos.

¿La construcción del tren atiende a tiempos técnicos o políticos?

Los dos. Antes de ser gobierno hicimos una auscultación y nos ayudó PricewaterhouseCoopers, no hubo pago. Le dijimos: es viable hacer 1,500 km de tren en cuatro años y respondieron: está duro, pero sí se puede.

Bienvenida la participación de Sedena

Consciente de que tiene una obra “con hándicap fuerte”, el director del Fonatur

mira con buenos ojos la creciente participación del Ejército en la infraestructura, toda vez que cuenta con una gran cantidad de ingenieros experimentados y a disposición, a pesar de que hace un año no estaban considerados.

“Lo veo muy bien... sale más barata la obra. Se dice que desplazan gente y no, porque subcontratan y la actividad económica también se dispara. Tienen una forma de organizarse muy eficiente. El Ejército entra al quite y nos ayuda bastante. Me da tranquilidad”, refirió el arquitecto de profesión.

Sobre el malestar de las empresas que no han tenido éxito en los procesos de licitación de obra pública y el cambio de última hora en el tramo 5 norte que dejó a un lado a constructoras nacionales e internacionales, afirmó que hasta el momento no ha ocurrido ninguna impugnación, aunque sí le han preguntado directamente por los fallos realizados. En respuesta, dice: el piso es parejo para todos y tenemos el respaldo de la UNOPS, que sigue todos los procesos a detalle.

¿Cómo ciudadano qué mensaje le da que Ejército esté cada vez más implicado en actividades que no son su naturaleza?

Es una parte vital en esta discusión. Como ciudadano lo que digo es: como fuerzas armadas, tenemos más de 300,000 soldados y cuando estaba la “guerra” de Felipe Calderón contra el narcotráfico sólo había una fracción pequeña (involucrada en tareas de seguridad) y el resto era policía federal. Si somos un país que no estamos en condiciones de guerra, para qué queremos gente disciplinada desfilando o en cuarteles.

En los cuarteles a la sociedad no le sirven para nada, en tareas como construcción sí, los costos directos e indirectos son muy distintos. No hay utilidad y con eso nos ahorramos ‘una lana’. Los he visto trabajando con palas y martillos. Sí, debe haber un límite, pero en tareas de construcción bienvenidos.

Fecha 26.03.2021	Sección Primer Plano	Página PP-4-5
----------------------------	--------------------------------	-------------------------

Carga y pasajeros, la apuesta

Rogelio Jiménez Pons asegura que el Tren Maya será un buen negocio; los tramos Mérida-Cancún y Cancún-Plana del Carmen serán los más rentables.



Ajustes en la ruta

EL ACTUAL proyecto del Tren Maya tiene variantes relevantes respecto de cómo se concibió originalmente, lo cual ha impactado en el costo del mismo.

2018



Julio. El presidente electo Andrés Manuel López Obrador anuncia la construcción del estratégico Tren Maya con una extensión de 900 km (Cancún- Palenque), como parte de una inversión sexenal en infraestructura de 500,000 mdp.

Agosto. AMLO informa que la extensión del Tren Maya se amplía a 1,500 km e incluirá cinco entidades (Quintana Roo, Tabasco, Campeche, Chiapas y Yucatán) y costará entre 120,000 y 150,000 mdp con esquema público-privado.

2020

Enero. El Presidente de México da a conocer que el Tren Maya se construirá en su totalidad como obra pública para evitar deuda pública en el largo plazo e invitó a empresas nacionales e internacionales a participar.

El Fondo Nacional de Fomento al Turismo (Fonatur) registra ante la Secretaría de Hacienda el tren con una inversión estimada de 139,072 millones de pesos y se plantea la posibilidad de dividirlo en siete tramos.

<p>Fecha 26.03.2021</p>	<p>Sección Primer Plano</p>	<p>Página PP-4-5</p>
------------------------------------	--	---------------------------------

Marzo. AMLO anunció que dos tramos (6 y 7) del tren serán construidos por la Secretaría de la Defensa Nacional, para aprovechar su experiencia en el nuevo aeropuerto y para controlar los costos de ejecución.

Julio. El Fonatur ajusta el costo total del proyecto a 156,000 millones de pesos, debido a que se incrementó la extensión de vía doble y que se optó por tener material rodante dual (diésel-eléctrico).

2021

Marzo. AMLO informa que el tramo 5 norte del Tren Maya (días antes de conocerse al ganador de la licitación que estaba en marcha) quedará también en manos de la Sedena y que no irá a nivel de tierra, sino que será un tramo elevado.

El director del Fonatur, Rogelio Jiménez Pons, considera que el costo del Tren Maya podría elevarse a 180,000 millones de pesos debido a los diversos cambios realizados, pero que ello no es falta de planeación.

Entre los pendientes de la obra sigue en análisis la figura jurídica a utilizar para que los activos del proyecto ferroviario sean salvaguardados por la Sedena, quien también administrará los ingresos a petición del presidente López Obrador. El objetivo es evitar que se privatice en el futuro.



El costo total se va a ir a 180,000 millones de pesos, seguramente, porque aumentó el alcance, pero es tamos dentro de un parámetro razonable todavía y será rentable por los negocios de turismo y carga”.

Rogelio Jiménez Pons,
DIRECTOR DEL FONATUR