



Aunque son menos eficientes que otros medios de transporte de pasajeros, hay muchos gobiernos enamorados de los trenes bala.

Tren vs. canal

"En inversión, lo que es cómodo rara vez es rentable".

Robert Arnott

PANAMÁ.- El presupuesto para la ampliación del canal de Panamá es de 5,200 millones de dólares. El del tren bala México-Querétaro del consorcio encabezado por China Railway Construction Corporation, y cuya licitación ha sido ahora cancelada, era de 58,951 millones de pesos, lo cual equivale a 4,367 millones de dólares. No es mucha la diferencia.

Se espera que la ampliación del canal aumente el tránsito de 14 mil a 18 mil barcos por año. La capacidad máxima de los buques, sin embargo, se elevará de 5,000 TEUs (unidades de contenedores de 20 pies) a 13 mil TEUs. Esto es muy importante porque el peaje se cobra por carga y no por buque. Los barcos más pequeños pagan 50 mil dólares. Los más grandes, alrededor de 250 mil. Algunos han llegado a pagar 300 mil.

El canal está generando actualmente ingresos por 2 mil millones de dólares anuales. Con la ampliación, los ingresos podrían alcanzar los 6,200 millones de dólares anuales ajustados por inflación para 2025. La operación ya es rentable. En los 10 primeros años de operación por el gobierno de Panamá, a partir del año 2000, el canal aportó 4,753 millones de dólares de ganancias a las arcas oficiales. Desde un punto de vista de negocios, el proyecto parece tener asegurada la rentabilidad. No es

una apuesta sino la ampliación de un negocio que ya sufre exceso de demanda. El canal es no sólo la mayor fuente de ingresos del gobierno panameño sino también el motor más importante de la economía nacional.

El tren bala México-Querétaro, cuyo presupuesto no es mucho más bajo, está en cambio destinado a perder dinero. Los 2,737 millones de pesos anuales de ingresos (unos 203 millones de dólares, 10 veces menos que los ingresos actuales del canal) quizá cubran el costo operativo pero nunca la inversión. El subsidio beneficiará solamente a unos 25 mil pasajeros diarios, de ingresos relativamente altos, siempre y cuando el precio de 300 pesos por pasaje no haga que muchos prefieran seguir utilizando autobuses o automóviles, como ha ocurrido con el tren suburbano de la Ciudad de México.

Muchos gobiernos están enamorados de los trenes. La única razón por la cual subsisten los de pasajeros -los de carga son otra cosa- son los subsidios. El transporte de pasajeros es mucho más eficiente y flexible por carretera y ahora por la aviación comercial de bajo costo. Como los gobiernos tienen prisa por gastar el dinero de los contribuyentes, sin embargo, ahora están recurriendo a la construcción de trenes bala, mucho más costosos que los tradicionales. China y España han recurrido particularmente a esta práctica.

El gobierno de China puede hacer lo que quiera, en parte por los enormes recursos que ha acumulado a expensas



Fecha 18.11.2014	Sección Primera - Opinión	Página 14
---------------------	------------------------------	--------------

de sus ciudadanos y que le permiten incluso otorgar créditos subsidiados a la construcción del **tren a Querétaro**. Pero en España la situación es otra. La red hispana de alta velocidad cuenta ya con más de tres mil kilómetros, la segunda del mundo después de China. Los trenes españoles, a pesar del alto costo del pasaje, no son rentables. Los vuelos de bajo costo tan comunes hoy en Europa son mucho más baratos. Los trenes de alta velocidad están vacíos casi todo el tiempo. Según César Molinas, ex consejero de Renfe (la **ferroviaria** estatal española), “los trenes de alta velocidad españoles son el medio de transporte público más caro del mundo” (libremercado.com, 11.1.13).

La idea del gobierno de promover una mayor inversión en infraestructura es correcta. Pero hay que invertir en proyectos útiles y rentables, que generen recursos en vez de destruirlos. Enrique Peña Nieto haría bien en volver la vista al canal de Panamá, que ha hecho posible un auge económico, y no a los trenes de alta velocidad que son una de las razones de la gran crisis económica de España.

• AGOTAR EL DIÁLOGO

Dice el presidente Peña Nieto que agotará el diálogo antes de recurrir a la fuerza pública para detener las protestas violentas. La pesadilla para los ciudadanos, que son las víctimas de las movilizaciones violentas, no terminará pronto.