

Tren México-Querétaro

Reservó SCT datos sobre opción de baja velocidad

La dependencia guardó también información sobre las adecuaciones y métodos de interacción que requerirá el nuevo transporte para "compartir vías" con el Tren Suburbano de la española CAF

AMÍLCAR SALAZAR

Bajo el argumento de "evitar que su difusión pública pueda generar especulación", la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) reservó información clave a los interesados en el proyecto del tren de pasajeros México-Querétaro acerca de la opción que tenía para crear dicho transporte estratégico bajo el esquema de "baja velocidad" (160 kmh), en vez del modelo que establece un rango de "300 kmh".

De acuerdo con documentos obtenidos por 24 HORAS, la alternativa de crear un tren "regional" o "ligero" tendría un costo para el gobierno federal de 37 mil 569 millones de pesos, cantidad 57% más económica que la que ya había autorizado la SCT a la firma China Railway, por 58 mil 802 millones de pesos.

La exigencia de que el pretendido ferrocarril fuera "el primer Tren de Alta Velocidad del continente americano", así como la obligatoriedad de inaugurarlo "antes de fin de sexenio", fueron los dos mayores riesgos que identificaron las empresas que en vísperas del cierre del concurso optaron por "disculparse".

Los consorcios ferroviarios dejaron solo al único postor que parecía acatar los requerimientos de la SCT, el grupo chino-mexicano que días después, cuando estaba a punto de recibir el contrato, se sorprendió por la súbita decisión del presidente Enrique Peña Nieto de revocar la licitación y reponer el proceso, fijando para ello un plazo de seis meses.

El gobierno federal reservó también cifras sensibles sobre la afectación que propiciará dicho transporte

en un número estimado de mil 300 propiedades y ejidos ubicados en las entidades de Hidalgo (54% de afectación), Querétaro (25%) y Estado de México (20%); intervención federal sólo causada porque los trenes de "alta velocidad" requieren transitar por tramos casi de línea recta, aun pasando sobre los ranchos o sembradíos que encuentre en su camino.

Finalmente, la SCT reservó información sustancial sobre las adecuaciones e interacción que requerirá el nuevo transporte para "compartir vías" con el Tren Suburbano de la empresa española CAF, misma que tiene concesionada la importante y no poco conflictiva ruta de ingreso hacia la estación Buenavista de la Ciudad de México, a partir de Huehuetoca, en el Estado de México.

La complejidad técnica del TAV, junto con la falta de información para decidir, fueron detonantes para que prácticamente todos los inversionistas vieran al proyecto como un "mal negocio", advirtiendo tres riesgos fundamentales: retraso en la construcción de la obra, lo cual implicaría sobrecostos de inversión; incremento en los precios de los insumos, lo cual impactaría en un aumento de costos estimados y una disminución en la demanda de pasaje estimada, que afectaría la rentabilidad del tren.

MUNICIPIOS: AFECTADOS Y SIN BENEFICIO

Debido al etiquetado de "alta velocidad" con el que la SCT dotó al TAV, este no podría hacer paradas en ninguno de los 22 municipios que atravesaría a velocidad casi supersónica y dentro una ruta ener-

gizada y confinada por alambradas.

Dicha peculiaridad técnica, según dice a este diario una fuente de la industria ferroviaria, "podría causar inconformidad social entre la población", además de "daños ambientales". Entre estos últimos, se destaca la potencial tala de 60 mil árboles, de afectaciones a la fauna y flora de la región, así como del impacto de una fuente sonora aún no conocida en México, la del llamado ruido "aerodinámico" que llega a generar un tipo de tren que, según la experiencia internacional, llega a alcanzar "97 decibelios".

Más allá del riesgo de generar gastos por eventuales retrasos de obra, a algunos inversionistas les sería útil poder comparar la rentabilidad del TAV contra la opción de

un tren regional de menor costo e implicación tecnológica: escenario que modificaría otro dato básico para decidir en materia de negocios: el costo de la tarifa que podría cobrarse al usuario en las dos opciones; tanto en la de tren de lujo, tipo turístico, o la de un simple pero funcional tren de pasajeros.

La fuente cree que este segundo modelo de tren ligero no sólo aprovecharía los derechos de vía ya existentes en la actual ruta férrea Juárez-Morelos, amén de interconectar óptimamente con el Tren Suburbano, a la altura de Huehuetoca, sino que apoyaría, con sólo permitirse hacer tres paradas, el desarrollo de los municipios de Tula, Hidalgo, y de San Juan del Río, Querétaro, además de impulsar significativamente al Aeropuerto Internacional de Santiago de Querétaro. ☺



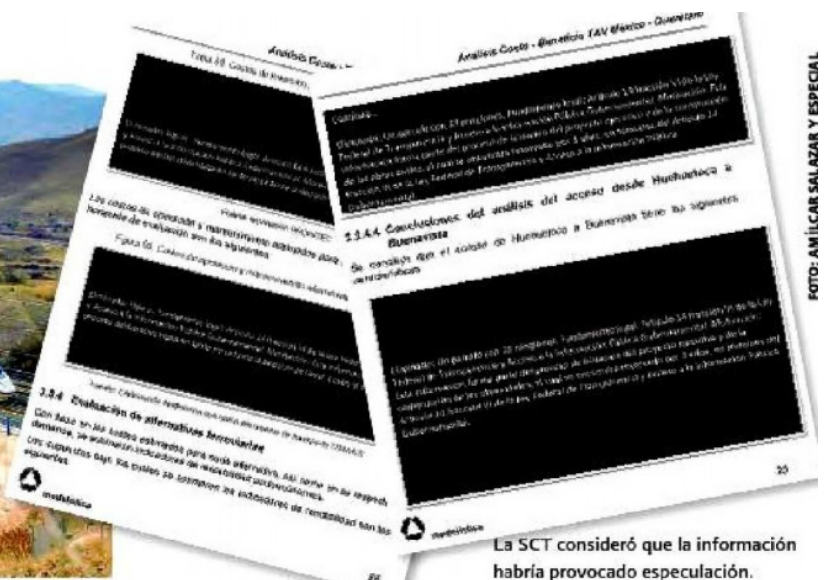


FOTO: AMILCAR SALAZAR Y ESPECIAL

La SCT consideró que la información habría provocado especulación.