



El Fobatren

En 2015, la Cámara de Diputados le asignó 1,998 millones de pesos a la construcción del tren rápido Querétaro-Ciudad de México. El monto apenas representa un 4% del valor total estimado de este elegante blanco sobre rieles. Además habrá que ir haciendo un guardadito para el proyecto, porque se requerirá no sólo de dinero público para la construcción de la obra, sino un subsidio infinito y permanente para su operación cotidiana.

En Europa y Estados Unidos, el funcionamiento de los trenes de pasajeros recibe una subvención por parte del erario, ya que el flujo de la venta de boletos no garantiza su subsistencia financiera. En EU, el tren recibe el subsidio más alto de todas las formas de transporte de pasajeros. De acuerdo con datos del Departamento de Transporte, en 2006, de cada mil millas recorridas por pasajero, el Tío Sam le pone 237 dólares a los trenes, 4 dólares a la aviación comercial y 1.5 dólares al autobús de pasajeros.

En Gran Bretaña, los ferrocarriles de pasajeros recibían subsidios para su operación cuando eran operados por el gobierno. Luego los privatizaron y ya en manos privadas siguen recibiendo dinero público para sobrevivir. Richard Wellings, investigador del think tank británico

del Institute of Economic Affairs, se pregunta en su blog: ¿Por qué los subsidios al tren son tan altos? "...la inversión malgastada en nuevos proyectos de infraestructura ferroviaria es probablemente el mayor determinante en los incrementos del apoyo de los contribuyentes en la era post-privatización". El doctor Gerard Llobet, profesor del Centro de Estudios Monetarios y Financieros de Madrid, sostiene: "La apuesta de España por la Alta Velocidad es... innegable. Sin embargo, todo parece indicar que la rentabilidad económica de estas líneas es (muy) negativa". El paréntesis lo agregó el doctor Llobet.

En un estudio del Banco Mundial (Amos, Bullock y Sondhi, 2010) sobre desarrollo económico y los trenes de alta velocidad se sostiene: "Los gobiernos que contemplan los beneficios de un nuevo tren de alta velocidad, ya sea operado por el gobierno, la iniciativa privada o una combinación pública-privada deben asumir la casi certeza de un apoyo presupuestal cuantioso y continuo para saldar la deuda. Un país en vías de desarrollo debe tener la expectativa de por lo menos 20 millones de pasajeros al año con suficiente poder de compra, sólo para cubrir los costos de operación y de la tasa de interés... se requiere duplicar ese número de pasajeros para tener alguna po-

sibilidad de recuperar los costos de capital".

Por su densidad poblacional y la proximidad geográfica de distintas ciudades con varios millones de habitantes, China es el país con las características adecuadas para trenes de alta velocidad. Cuando el petróleo estaba a 100 dólares por barril, los proyectos de los trenes de alta velocidad en México resultaban una idea faraónica en tiempo de vacas gordas. Hoy, con el petróleo a menos de 40, el ensueño ferroviario se convierte en la barbaridad presupuestal del siglo XXI.

Varias generaciones de mexicanos pagaremos con nuestros impuestos las implicaciones financieras de esta ocurrencia presidencial. La evidencia empírica y la experiencia internacional no son relevantes para una decisión de más de 50 mil millones de pesos. Los únicos ganadores claros de este empecinamiento son los contratistas que construyan la obra. Desde que el ex presidente Felipe Calderón propuso construir una refinería de combustible es difícil encontrar un proyecto tan costoso para el erario, pero con tan pocas justificaciones técnicas. Ahora que empiezan a sonar las tijeras de la Secretaría de Hacienda, la línea punteada del recorte debería seguir la ruta de los durmientes y los rieles.

