

“Con Peras 🍏, Manzanas 🍏 y Naranjas 🍊”

Ciudad de México, 20 de julio de 2025.

COMUNICADO

El Tren Maya es un desastre financiero y social que el gobierno busca disfrazar: Rubén Moreira

- *El coordinador parlamentario aseguró que carece de rendición de cuentas y ha sido ejecutado sin planificación social, ni ambiental, ni lógica turística.*
- *Los especialistas Miguel Sulub y Mario Di Costanzo indicaron que, de acuerdo a cifras oficiales, la obra tuvo un costo final superior a los 544 mmdp.*
- *El conservacionista Ignacio Loera calificó como irreparable la tala de al menos 10 millones de árboles, así como el que especies en peligro de extinción fueran catalogadas como fauna nociva si representaban un riesgo para la operación del tren.*

El diputado federal Rubén Moreira Valdez afirmó que el Tren Maya es un proyecto fallido que representa un grave daño al erario público, carece de viabilidad financiera, rendición de cuentas y ha sido ejecutado sin planificación social, ni ambiental, ni lógica turística.

Durante el programa “Con Peras, Manzanas y Naranjas”, enfatizó que “estamos ante una obra que costó más del triple de lo proyectado, que opera a menos del 10 por ciento de su capacidad y genera pérdidas millonarias todos los días”, a tan solo año y medio de su puesta en marcha.

Tras denunciar opacidad del proyecto, falta de transparencia y de conservación ambiental, el legislador del PRI anunció que pedirá la comparecencia ante el Congreso, del director del Tren Maya, general Óscar David Lozano Águila, funcionario que, recordó, en la conferencia mañanera no supo o no quiso responder cuánto ha costado esta megaobra.

“Se destruyó selva, se impuso por la fuerza, y ni siquiera cumple con lo que prometieron en desarrollo o conectividad. Hoy, lo único que avanza es la mentira, no el tren”, subrayó.

Al respecto, el conservacionista Ignacio Loera calificó como irreparable el daño causado por el proyecto. “Se talaron al menos 10 millones de árboles —algunos estiman hasta 20 millones—, lo que equivale a más de 6 mil 600 hectáreas de selva deforestada. Y el 87 por ciento de ese desmonte, indicó, se realizó sin autorización de cambio de uso de suelo, se hizo a la mala”, denunció.

“Con Peras 🍌, Manzanas 🍏 y Naranjas 🍊”

Loera también advirtió que en el Tramo 5 se instalaron más de 2 mil 800 pilotes de concreto que perforan y contaminan cenotes y cavernas subterráneas que contienen el agua que abastece a buena parte de la península de Yucatán. A ello, dijo, se suma el impacto directo sobre la fauna, con pasos improvisados e ineficaces para los animales, siendo lo más grave que especies como el jaguar, el tapir y el mono araña fueron catalogadas como fauna nociva, permitiendo incluso su sacrificio bajo el argumento de representar un ‘riesgo operativo’ para el tren.

En la mesa de análisis, el legislador junto con los especialistas Miguel Ángel Sulub y Mario Di Costanzo señalaron que, de acuerdo con cifras oficiales, el Tren Maya tuvo un costo final superior a los 544 mil millones de pesos, cuando el gobierno prometió originalmente una inversión de 120 a 150 mil millones.

Destacaron que en 2024 perdió más de 2 mil 400 millones de pesos y en el primer trimestre de 2025, sus pérdidas superaron los 3 mil 400 millones, lo que equivale a 37 millones de pesos diarios subsidiados con recursos públicos.

“Dicen que han transportado 1.3 millones de pasajeros, pero eso es en 18 meses. Si haces las cuentas, representa apenas el 7 por ciento de la capacidad total del tren. Ni siquiera como proyecto turístico funciona”, afirmaron, para luego advertir que el gobierno ha querido maquillar los datos.

Criticaron también la falta de planificación territorial y social, que se observa en las estaciones con mala ubicación, horarios que no se ajustan a las necesidades de las comunidades, el sistema de boletaje que excluye a personas sin internet, tarjeta bancaria o smartphone y los costos elevados e injustificados, incluso en su tarifa “local” o “VIP”.

“Ni hay conectividad, ni hay operadores turísticos. Las estaciones están vacías, los hoteles militares subsidiados también. No hay beneficios reales ni para el turismo ni para la población local”, sentenció Moreira.

“Nos vendieron la idea de un tren para conectar al sureste, pero ni las estaciones están bien ubicadas ni los horarios sirven para las comunidades locales. En nuestro viaje, fuimos solo tres personas en un vagón y el resto del tren iba prácticamente vacío”, relató el abogado Miguel Ángel Sulub.

En tanto, el economista Mario Di Costanzo, insistió en que el Tren Maya es una obra que ni siquiera puede sostener sus costos operativos más básicos. Por cada peso que ingresa, el gobierno tiene que poner 25, a lo que calificó como un subsidio disfrazado, sin transparencia ni lógica económica.