

“2019, Año del Caudillo del Sur, Emiliano Zapata”

“LXIV LEGISLATURA DE LA PARIDAD DE GÉNERO”

Ciudad de México, a 11 de septiembre de 2019

ROGELIO JIMÉNEZ PONS
Director general del Fonatur

Entrevista concedida a los representantes de los medios de información, al término del “Foro Legislativo - Académico de la Frontera Sur: el Tren Maya”, realizado en el Palacio Legislativo de San Lázaro.

PREGUNTA.- ¿Cómo le fue en el presupuesto, cuál fue el planteamiento que hubo?

RESPUESTA.- Bien, porque mira, mucha gente cree que nos bajamos. No. Y ahorita oí a la misma del IMCO decir “ay, que nos bajamos”.

No, acuérdense que el Tren Maya, el 90 por ciento es privado. Entonces, nosotros no necesitamos la lana para el año que entra, más que para las cosas complementarias.

El año que entra, nosotros estamos licitando cuatro mil millones de dólares, empezando, empezando, finalizando el año, que se empiezan a ejercer, estamos hablando de 80 mil millones de pesos del Tren Maya. Nada más que la fuente no es el Estado, no es el erario, es la iniciativa privada.

PREGUNTA.- ¿Para qué se van a utilizar?

RESPUESTA.- Para (inaudible) infraestructura que decía aquí la diputada. Tenemos que levantar toda la vía vieja y meter terraplenes, todo ese tipo de cosas, hacer la vía de nuevo.

PREGUNTA.- ¿En qué etapa va el proceso del Tren Maya?

RESPUESTA.- Ahorita, se tiene ingeniería básica, se termina en diciembre. En diciembre se lanzan las convocatorias de estos tramos, de estos cuatro tramos iniciales, donde no hay, hay ciertas consideraciones emitidas, pero no son los estudios complejos, son estudios más sencillos porque es donde ya hay vías y hay impacto. Entonces vamos a empezar tranquilamente y esos son, aproximadamente, tramos de mil millones de dólares cada uno. Son cuatro mil millones.

PREGUNTA.- ¿Cuáles son?

RESPUESTA.- De Palenque, son nada más 40 kilómetros de Chiapas; Tabasco, que son dos etapas de Tabasco, dentro de esa zona, que va de Tenosique a (inaudible); después ya entra a todo Campeche, que llegue hasta Mérida, después entra a Mérida y estamos viendo, precisamente si lo incluimos hasta Tulum, estas cuatro primeras etapas.

PREGUNTA.- ¿Ahí es cuando van a hacer las licitaciones?

RESPUESTA.- Sí, ya son las licitaciones para eso.

PREGUNTA.- ¿Son para ingeniería básica o...?

RESPUESTA.- No, no, no. Yo dije, ya es obra, los cuatro mil millones son para entrarle duro y macizo al territorio.

PREGUNTA.- ¿Cuatro licitaciones, cuatro empresas?

RESPUESTA.- Cuatro consorcios, no pueden ser empresas solas por los montos. Son montos de alrededor de 20 mil millones de pesos, una sola empresa es difícil que lo haga, aunque sea empresas internacionales. Tienen que ser consorcios, deben estar consorciados con grupos financiera, es una cosa compleja, pero sí se va avanzando.

PREGUNTA.- ¿Cuántos empleos se piensan crear con este primer proyecto?

RESPUESTA.- No pues son varios miles. De hecho, hoy tuvimos una reunión con los subsecretarios de Educación Pública Media y Superior, porque necesitamos programas de capacitación. Tenemos que generar muchísima capacitación, estás hablando de que ya, cuando esté listo esto, en un año y medio, estamos hablando de cientos de miles de empleos.

PREGUNTA.- ¿Lanzan las licitaciones para que empiecen cuándo?

RESPUESTA.- En abril- mayo del año que entra.

PREGUNTA.- (Inaudible) noviembre-diciembre

RESPUESTA.- En diciembre.

PREGUNTA.- ¿En diciembre?

RESPUESTA.- En diciembre. El 1 de diciembre se lanzan.

Vamos a lanzar las pre-bases en estos días, se lanzan pre-bases. Otros concursos que hemos lanzado inmediatos, por ejemplo, vamos a lanzar la compra de riel que es muy importante, también posiblemente nos adelantemos con el material rodante, es otro concurso e irle buscando (inaudible) haciendo de una vez.

PREGUNTA.- ¿Qué tan importante va a ser la participación de empresas privadas mexicanas en este proyecto?

RESPUESTA.- Muy importante. Estamos pidiendo que los grupos, los consorcios internacionales lleven siempre un componente nacional, va a ser fundamental que tengan algún elemento de construcción aquí en México.

PREGUNTA.- Director, hablaba de que se va a utilizar biodiesel, pero debe haber un cambio tecnológico probablemente, o bueno, seguramente, para hidrógeno.

RESPUESTA.- Sí.

PREGUNTA.- ¿En cuánto tiempo podría hacerse esa reconversión?

RESPUESTA.- Yo creo que entre, no es menos de 10, pero no pasaría de 20. Estamos dando ese margen ¿por qué?

Mira, actualmente, los sistemas, este tipo de tren es un sistema mixto, es un sistema híbrido. Tienes un generador de energía que funciona a través de diésel, manda la energía a los (inaudible) que es donde están las ruedas, lo que genera tracción. Si tú quitas este generador de biodiesel y cambias por hidrógeno (inaudible) el sistema persiste.

Es lo que estamos ahorita viendo con los especialistas, es una cosa muy compleja porque ahí el problema no es tanto el hidrógeno a consumir, sino es producir el hidrógeno.

PREGUNTA.- ¿Pero eso sería a partir de los 10 años?

RESPUESTA.- 15 años, dentro de 15 años estamos hablando. Pero ya es una conversión, porque ahorita hacerlo eléctrico, (inaudible) poca electricidad, es mucho más caro, saldría muchísimo más caro, obviamente ahorita no contamina nada, pero ahorita, de veras, ahorita en comparación con las carreteras contamina 100 veces menos y el impacto es muchísimo a reducir.

Entonces, para qué se (inaudible) para nada. Le ayuda a (inaudible).

PREGUNTA.- Acláreme una cosa ¿cuánto es el monto total que va a costar el tren y si ha cambiado?

RESPUESTA.- No, no ha cambiado. No ha cambiado. Estamos hablando entre siete mil 500 millones de dólares, más o menos. Es el parámetro central ahorita, estamos dentro de una realidad, pero en realidad no va a estar muy lejos de eso.

PREGUNTA.- Aquí se habla de que va a duplicarse

RESPUESTA.- Porque —voy a decirlo en palabras mexicanas— quieren joder, o sea son ganas de... es un problema político. ¿El IMCO por qué no se acercó a nosotros a preguntar cuáles son los parámetros de diseño, cómo se pone a adivinar, cómo se pone a inventar parámetros que no existen?

Si esto fuese así, miren ahorita estamos, yo tengo referencias siempre. Estamos referenciando qué está haciéndose de trenes en el

mundo, cuánto está costando el metro cuadrado. Estamos en el parámetro.

Ahorita se terminó un tren en Uruguay, muy parecido, salió un poquito más barato, porque es un poquito más lento, pero salió sobre, promedio, abajo de los 60 millones, nosotros estamos en 100 millones máximo, yo creo que ha de salir en 80 millones promedio, estamos tratando de que se ajuste a eso.

La parte de Calakmul que es la parte más difícil, posiblemente se nos dispare, pero es un tramo de ciento y tantos kilómetros. Entonces, si tenemos parámetros para decir lo que va a costar, los costos paramétricos. Para esos costos paramétricos vamos con los señores que saben de trenes y decimos: “oye, ¿cuánto salió el fulano de tal tren? ¿Ese que salió cómo está costando? ¿Ese? ¿Cómo ves éste?” Entonces te dicen uno y le (inaudible) un poquito ¿para qué? Para lanzar un número estimado. Pero se necesita toda una base técnica.

Tú conoces la península de Yucatán. La península de Yucatán es plana.

PREGUNTA.- Claro

RESPUESTA.- ¿Por qué dice IMCO que vamos a tener... nada más hay un solo lugar que vamos a tener que pasar por arriba, que es Playa del Carmen, por la ciudad; y otro tramo por una penetración que posiblemente hagamos, si es que se decide estar ahí, en Mérida pero es una cosa subterránea, pero es un tramito de dos kilómetros y otro de ocho kilómetros.

¿Por qué dicen que todo se va a ir 10 veces? Esa exageración ¿a qué se debe? Colócalo tú... Yo conozco a Juan Pardiñas que era del IMCO cuando me hablaba y no dijo “Oye, ¿cómo le hicieron para calcular?” No preguntaron eso. ¿Ustedes sí preguntan? Los periodistas sí preguntan, van a Fonatur, aquí están; que causaron 10, 20 o 30 por ciento más alto, pues ni eso espero que nos suceda.

Entonces estas cosas tienen un carácter político, tienen un carácter de cuestionamiento, como decir ¿quién dice que se va a devastar la selva? Obviamente los que son nuestros adversarios. Se lanza Julia Carabias, se lana Quadri a decir “es que va a devastar” No es cierto, ¿dónde?

Se acaba de construir la carretera de Valladolid que va a Cobá, 40-60 metros de ancho ¿y qué hicieron? Volar toda la selva y nadie dijo nada. Dos mil 400 hectáreas que se pierden anualmente de Calakmul ¿y quién está diciendo algo?

O sea, son desproporciones. Pónganse a hacer las cuentas. Les pido a estos críticos que hagan las cuentas. Hay muchos académicos que dicen “no, que viene”. El modelo que estamos planteando, es un modelo muy distinto de desarrollo; no es Cancún, sería absurdo plantear que haríamos un Cancún; sería ridículo pensar en un Cancún en Calakmul, no tiene nada que ver, ni es el mercado, no hay consideración.

Es un tipo de turismo mucho más responsable ambientalmente y socialmente, y ese turismo lo tenemos que... puede distribuirse mucho mejor, aumentar el gasto turístico en toda la zona. Ya el modelo de playa, ahí está ya, hay que consolidarlo, ese está bien, pero el modelo nuevo de desarrollo son distintos escenarios, no puede ser el mismo modelo.

Entonces, no podemos pensar en esa descripción absurda que sería imponer un modelo no apropiado.

Muchas gracias.

-- ooOoo --