

CONTENIDO

Proposiciones

- 2** Con punto de acuerdo, para exhortar a la SICT y a la ATTRAPI a realizar las gestiones y los estudios necesarios para reubicar al exterior de la zona urbana de la ciudad de Morelia el tramo de la vía férrea del servicio público de transporte de carga y aprovechar ese derecho de vía para la movilidad de las personas, suscrita por los diputados Mayra Espino Suárez y Ernesto Núñez Aguilar, del Grupo Parlamentario del PVEM

Anexo III-3

Martes 25 de noviembre

Proposiciones

CON PUNTO DE ACUERDO, PARA EXHORTAR A LA SICT Y A LA ATTRAPI A REALIZAR LAS GESTIONES Y LOS ESTUDIOS NECESARIOS PARA REUBICAR AL EXTERIOR DE LA ZONA URBANA DE LA CIUDAD DE MORELIA EL TRAMO DE LA VÍA FÉRREA DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA Y APROVECHAR ESE DERECHO DE VÍA PARA LA MOVILIDAD DE LAS PERSONAS, SUSCRITA POR LOS DIPUTADOS MAYRA ESPINO SUÁREZ Y ERNESTO NÚÑEZ AGUILAR, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PVEM

Los que suscriben, **diputada Mayra Espino Suárez** y **diputado Ernesto Núñez Aguilar**, integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México en la LXVI Legislatura de la Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 6, numeral 1, fracción I y 79 del Reglamento de la Cámara de Diputados, someten a consideración de este pleno la presente proposición con punto de acuerdo, en razón de la siguiente

Exposición de Motivos

La Ciudad de Morelia en el 2022 contaba con una población de 849,053 habitantes distribuidos en una superficie cercana a 1,192 kilómetros cuadrados, convirtiéndose en el municipio más poblado del Estado de Michoacán de Ocampo, al abarcar al 17.32% del total (Instituto Nacional de Estadística y Geografía [INEGI], 2021, 2024b).

Por lo anterior, la densidad poblacional de Morelia era de 712.05 personas por kilómetro cuadrado (INEGI, 2021), es decir, 8.51 veces el promedio del estado.

Asimismo, la población poseía un acceso elevado a servicios básicos y educación; presentando carencias mínimas al 2020 (rezago muy bajo; INEGI, 2024b).

De manera convencional, la economía del municipio comprendía la agricultura y ganadería (de tipo bovino, caprino y equino; INEGI, 2024a).

Para 2023, Morelia contaba con 46,937 unidades económicas del sector privado y de las empresas paraestatales en operación (comercios, fábricas, establecimientos de servicios, etcétera; INEGI, 2025),

representando el 18.01% del total estatal. Adicionalmente, el número de dichas unidades crecieron a una tasa media anual del 2.30% respecto a 2013.

Derivado de lo anterior, Morelia reportó un valor agregado censal bruto de 75,223 millones de pesos en 2023, principalmente de las industrias manufactureras, del comercio y de los servicios financieros y de seguros; significando el 28.69% del total estatal (INEGI, 2025).

Sobre esta lógica, cada unidad económica generó un valor agregado promedio de 1,339 pesos constantes de 2023 por kilómetro cuadrado, creciendo a una tasa media anual de 4.38% desde 2013 (*Hec Ben*, 2025); dinamismo que la situó entre las 15 capitales de las entidades federativas con mayor valor añadido de producción del País.

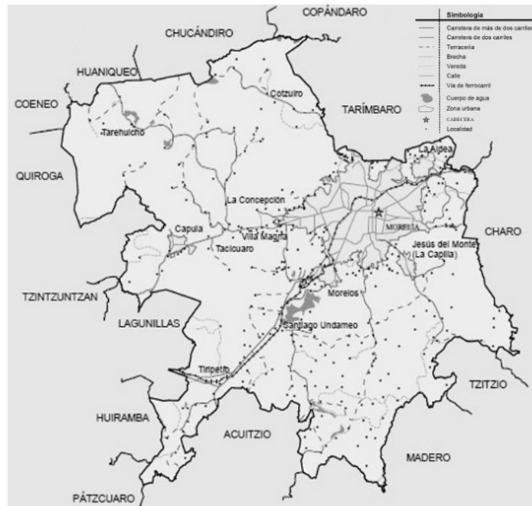
Para la integración y sinergia del sector económico de la capital del Estado de Michoacán, resulta necesario destacar la participación del transporte de carga a través de una vía de comunicación ferroviaria que prácticamente corta por la mitad, la zona urbana de Morelia (véase la Figura 1). La cual fue construida en 1886, debiendo destacar que en esa época la Ciudad presentaba una configuración muy diferente.

Desde antaño la operación de esta vía, facilita el traslado de todo tipo de mercancías (industriales, agrícolas, petróleo y derivados, entre otros) desde el puerto de Lázaro Cárdenas hasta varias ciudades de Estados Unidos de América (y viceversa; Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario [ARTF], s.f.; INEGI, ca. 2010a, 2010b).

Para ello, se utilizan los trenes de la empresa *Kansas City Southern* de México, la cual posee la vía concesionada Noroeste (troncales y ramales) desde el 2 de diciembre de 1996 (ARTF, 2025).

Figura 1

Infraestructura del transporte en Morelia, Michoacán de Ocampo, 2010



Nota. Adaptada del Compendio de información geográfica municipal 2010. Morelia: Michoacán de Ocampo (sección de "Localidades"), por el INEGI, ca. 2010b (https://www.inegi.org.mx/contenidos/app/mexicocifras/datos_geograficos/16/16053.pdf). En el dominio público.

Sobre esta red ferroviaria, el volumen promedio anual de carga para tráficos local¹ y remitido² fue de 47.32 millones de toneladas netas entre 2019 y 2024, convirtiéndose *Kansas City Southern* de México en la segunda empresa con mayor movimiento de carga en el país; mostrando un incremento medio anual del 3.15%.

Para el funcionamiento eficiente de dicha vía, se utiliza el patio de maniobras, el cual sirve para las operaciones logísticas de los trenes, abarcando el armado y desarmado de los convoyes; carga y descarga de mercancías; cambio de locomotoras; y, revisión de vagones (Pérez, 2025).

Si bien es cierto que se trata de una infraestructura que impacta económicamente en las zonas donde presta el servicio de transporte, ha presentado a la par, diversos problemas que requieren de atención urgente.

Ante la falta de estadísticas por tramos, el diagnóstico de la vía concesionada a la referida empresa, permite apreciar las deficiencias internas que han ido acumulándose en el tiempo y que, en cierta medida, afectan actualmente al municipio de Morelia.

Por ejemplo, de 2018 a 2023, el índice de averías totales de dicha red pasó de 139.81 a 166.38 interrupcio-

nes del servicio de transporte por millón de trenes-kilómetro³; cifras superiores al Sistema Ferroviario Mexicano (105.11 y 101.26, respectivamente; Dirección de Estadística Ferroviaria, 2024).

Asimismo, el aumento promedio anual del indicador para la vía concesionada fue de 3.54% durante el periodo; situación contraria a la nacional (-0.74%).

De igual forma, el 40.28% del total de averías en la red gestionada por la citada empresa, afectó el tránsito de trenes en 2018; subiendo a 89.20% para 2023 (véase la Figura 2). Esto contrastó con las tasas nacionales de 41.68% y 71.77%, respectivamente (Dirección de Estadística Ferroviaria, 2024).

Conviene resaltar que las anomalías en la vía concesionada tuvieron un crecimiento medio anual de 17.23% en el periodo, rebasando el nivel nacional (11.48%) debido a lo siguiente:

- El tren dañado obstaculizó la marcha de otro(s) tren(es).
- El tiempo de restauración duró más de dos horas.
- El tren se detuvo a la mitad de un cruce que interrumpió el tránsito vehicular (Dirección de Estadística Ferroviaria, 2024).
- Por otro lado, la mediana de descarrilamientos sobre la red gestionada por la empresa fue de 8.13 por millón de trenes-kilómetro entre 2018 y 2023; equivalente al 21.41% del total de siniestros.
- Ahora bien, los problemas señalados previamente revelan que las políticas y estrategias de control operativo de la empresa concesionaria no han sido eficientes; lo que incide de manera negativa en otros rubros.
- Por ejemplo, los trenes avanzaron a una velocidad media de 29.30 kilómetros por hora en dicho periodo, provocando numerosos congestionamientos vehiculares en los cruces a nivel, tanto en duración como en extensión, pues la liberación de las vialidades implicaba esperar el paso completo de 1,649.95 metros de longitud promedio de cada uno de ellos (Dirección de Estadística Ferroviaria, 2024; *Maquinista* 3029, 2021, 2025; Pérez, 2025).

- Conviene resaltar que en la zona urbana de Morelia había que esperar casi una hora para que el tren completara el cruce correspondiente, fomentando que cualquier persona maniobrara su unidad vehicular por dicha intersección sin respetar el aviso de llegada de los trenes; arriesgando su vida y la de sus acompañantes, en su caso.

Figura 2

Comportamiento de las averías de tren que afectaron la operación del transporte en la vía concesionada Noroeste y en el sistema ferroviario nacional, 2018-2023



Nota. El diseño se basó en la información de la Dirección de Estadística Ferroviaria (2024). KCSM = Kansas City Southern de México (concesionaria de la vía Noroeste); SFM = Sistema Ferroviario Mexicano

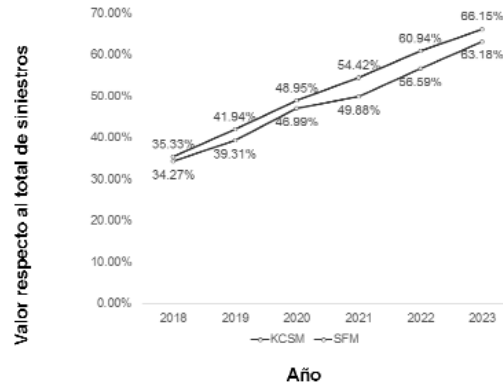
Al respecto, de 2018 a 2023, el nivel de arrollamientos de vehículos sobre la vía gestionada por la empresa pasó de 17.14 a 23.70 siniestros por millón de trenes-kilómetro; cifras superiores al Sistema Ferroviario Mexicano (9.83 y 20.67 siniestros, en ese orden; Dirección de Estadística Ferroviaria, 2024).

Asimismo, el aumento promedio anual del indicador para la red concesionada fue del 6.70% en el periodo, mostrando una tendencia alcista.

Adicionalmente, de 2018 a 2023, los arrollamientos de vehículos pasaron del 35.33% al 66.15% del total de siniestros (véase la Figura 3); tasas por encima de las nacionales (34.27% y 63.18%, respectivamente; Dirección de Estadística Ferroviaria, 2024).

Figura 3

Trayectoria de arrollamientos de vehículos en la vía concesionada Noroeste y en el sistema ferroviario nacional, 2018-2023



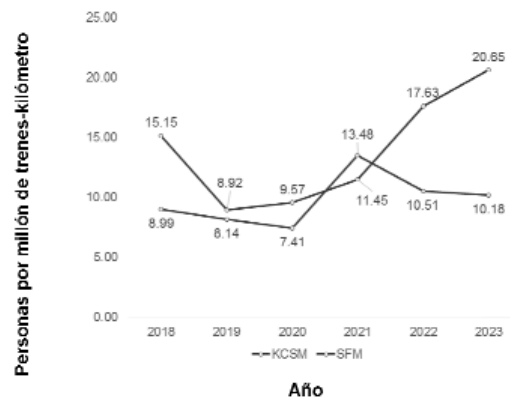
Nota. El diseño se basó en la información de la Dirección de Estadística Ferroviaria (2024). KCSM = Kansas City Southern de México (concesionaria de la vía Noroeste); SFM = Sistema Ferroviario Mexicano

Como efecto de lo anterior, el número de personas muertas y lesionadas sobre la vía concesionada pasó de 15.15 en 2018 a 20.65 en 2023 por millón de trenes-kilómetro (véase la Figura 4; Dirección de Estadística Ferroviaria, 2024).

Asimismo, el incremento medio anual de este indicador fue del 6.39% en el periodo, tasa mayor a la nacional (2.52%).

Figura 4

Control de población afectada por siniestros en la vía concesionada Noroeste y en el sistema ferroviario nacional, 2018-2023



Nota. El diseño se basó en la información de la Dirección de Estadística Ferroviaria (2024). KCSM = Kansas City Southern de México (concesionaria de la vía Noroeste); SFM = Sistema Ferroviario Mexicano

Otro problema que se detecta a simple vista es que, la vía concesionada es la división urbana de Morelia, pues ha fragmentado la ciudad para facilitar la inte-

gración de las colonias y el desarrollo de la infraestructura vial y peatonal (Pérez, 2025).

Así también, la red férrea ha perjudicado al medio ambiente. De 2018 a 2023, las emisiones de gases de efecto invernadero pasaron de 62.33 a 67.47 kilogramos de dióxido de carbono equivalente por tren-kilómetro (Dirección de Estadística Ferroviaria, 2024), significando un incremento promedio anual del 1.60% durante el mismo periodo, tasa mayor a la nacional (-1.18%).

Habría que agregar que, en 2023, las emisiones crecieron 7.93% respecto del año anterior, tasa contrastante con el -1.42% del mencionado Sistema Ferroviario Mexicano.

Por las razones expuestas el grupo parlamentario del Partido Verde Ecologista de México, por mi conducto a través de la presente propuesta, solicita al Gobierno federal que atienda esta situación a la brevedad posible, considerando la reubicación del tramo de la vía férrea del servicio público de transporte de carga al exterior de la zona urbana de la Ciudad de Morelia; a efecto de salvaguardar la integridad física de la población y evitar emisiones contaminantes al ambiente, de conformidad con lo señalado en los artículos 4o., sexto párrafo de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 36, fracciones VII y XXVII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal (2025); 4, 6, fracciones I y III, 6 Bis, fracciones II Bis, II Quáter y II Sexies y, 30 de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario (2025); 3o., fracciones I y II y, 10 de la Ley de Vías Generales de Comunicación (2025); y, transitorios primero y segundo del “Decreto” (2025).

Desde hace mucho tiempo se ha observado la necesidad de reubicar la terminal ferroviaria (junto con el patio de maniobras) hacia el municipio Álvaro Obregón, pues en la situación actual, los congestionamientos viales duran demasiado tiempo por el paso del tren con bastantes tolvas o carros (Gobierno del Estado de Michoacán, 2025a, 2025b; Pérez, 2025).

De llevarse a cabo esta reubicación, se lograría la disminución y atención de los siguientes problemas:

- Eficientar la movilidad en la Ciudad de Morelia

- Congestionamientos vehiculares
- Demoras en los cruces a nivel;
- Contaminación ambiental;
- Inseguridad por el paso del tren;
- Arrollamiento de vehículos;
- Pérdidas de vidas humanas o amputaciones; y,
- Pérdidas de productividad comercial (Gobierno del Estado de Michoacán, 2025a; Pérez, 2025).

Por lo anteriormente expuesto, fundado y motivado, quienes suscriben someten a la consideración de esta asamblea el siguiente

Punto de Acuerdo

Primero.- La Cámara de Diputados del Honorable Congreso de la Unión exhorta respetuosamente a la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes y a la Agencia de Trenes y Transporte Público Integrado para que, en el ámbito de sus atribuciones, realicen las gestiones y los estudios necesarios para reubicar al exterior de la zona urbana de la Ciudad de Morelia el tramo de la vía férrea del servicio público de transporte de carga, con el fin de prevenir riesgos y reducir los efectos negativos en el bienestar de la población y el medio ambiente.

Segundo.- La Cámara de Diputados del Honorable Congreso de la Unión exhorta respetuosamente a la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes a que, en coordinación con el Gobierno del Estado de Michoacán, realice los estudios y gestiones necesarias para que en el derecho de vía que usa actualmente el tren de carga se construya y ponga en operación una Línea de tren ligero que atienda las necesidades de movilidad de las personas en la Ciudad de Morelia.

Referencias:

- Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario. (s.f.). Anuario estadístico ferroviario 2024. Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes. https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/1020005/Anuario_2024_P.pdf

- Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario. (2025, marzo). Pulso del sistema ferroviario mexicano operativo: Marzo 2025. Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes. https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/1000310/Pulso_Operativo_2025_Mar_RP.pdf
- Benítez, H. (2025). Unidades económicas del sector privado y de las empresas paraestatales por entidad federativa y capital respectiva en México: 2013 versus 2023 [Conjunto de datos inédito].
- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos [Const.], reformada, Diario Oficial de la Federación [D.O.F.], 9 de Octubre de 2025 (Méx.).
- Decreto por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario; de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal; de la Ley de Vías Generales de Comunicación, y de la Ley General de Bienes Nacionales, en materia ferroviaria y de armonización normativa, Diario Oficial de la Federación [D.O.F.], 16 de Julio de 2025 (México).
- Dirección de Estadística Ferroviaria. (2024). Sistema nacional de indicadores ferroviarios 2024. Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario. https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/938493/SNIF_2024_Final_24_07_24.pdf
- Gobierno del Estado de Michoacán. (2025a, 16 de febrero). Anuncia Bedolla construcción de puente sobre vías del tren en Morelia. <https://michoacan.gob.mx/noticias/anuncia-bedolla-construccion-de-puente-sobre-vias-del-tren-en-morelia/>
- Gobierno del Estado de Michoacán. (2025b, 14 de julio). ¡Adiós al tráfico por el tren! Inicia construcción del Paso Independencia: Bedolla. <https://sedeco.michoacan.gob.mx/celebra-gobierno-de-michoacan-consolidacion-del-ferrocarril-del-t-mec/>
- Hec Ben. (2025). ¿Cuáles son las capitales que aportan mayor valor agregado a las entidades federativas de México? [Entrada de blog inédita].
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía. (ca. 2010a). Compendio de información geográfica municipal 2010: Charo: Michoacán de Ocampo. https://www.inegi.org.mx/contenidos/app/mexicocifras/datos_geograficos/16/16022.pdf
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía. (ca. 2010b). Compendio de información geográfica municipal 2010: Morelia: Michoacán de Ocampo. https://www.inegi.org.mx/contenidos/app/mexicocifras/datos_geograficos/16/16053.pdf
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía. (2021). Panorama sociodemográfico de Michoacán de Ocampo: Censo de Población y Vivienda 2020: CPV. https://www.inegi.org.mx/contenidos/productos/prod_serv/contenidos/espanol/bvinegi/productos/nueva_estruc/702825197902.pdf
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía. (2024a). Aspectos geográficos de Michoacán de Ocampo: Compendio 2022. https://www.inegi.org.mx/contenidos/productos/prod_serv/contenidos/espanol/bvinegi/productos/nueva_estruc/889463913009.pdf
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía. (2024b). Panorama de los gobiernos municipales de México 2022: Michoacán de Ocampo. https://www.inegi.org.mx/contenidos/productos/prod_serv/contenidos/espanol/bvinegi/productos/nueva_estruc/889463919490.pdf
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía. (2025). Información económica: Censos económicos (CE) 2024 [Conjunto de datos y libro de códigos]. https://www.inegi.org.mx/programas/ce/2024/#informacion_general
- Ley de Vías Generales de Comunicación [L.V.G.C.], reformada, Diario Oficial de la Federación [D.O.F.], 16 de Julio de 2025 (México).
- Ley Orgánica de la Administración Pública Federal [L.O.A.P.F.], reformada, Diario Oficial de la Federación [D.O.F.], 16 de Julio de 2025 (México).
- Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario [L.R.S.F.], reformada, Diario Oficial de la Federación [D.O.F.], 16 de Julio de 2025 (México).
- Maquinista 3029. (2021, 29 de mayo). Encarrilando locomotoras descarriladas en el patio de Morelia (esto no se ve en Netflix) [Video]. YouTube. https://youtu.be/r_CLkw8nX4U?si=kB7cXP4ScJg5ynqH
- Maquinista 3029. (2025, 8 de marzo). Así se entregan cargas industriales por tren... ¡Lo que pasó en Morelia te sorprenderá! [Video]. YouTube. <https://youtu.be/GvJqLiRDVUw?si=VT3xKXe1UKjYhnx6>

- Pérez, R. (2025, 26 de abril). Analizan reubicar patio de maniobras del tren en Morelia para agilizar la movilidad. El Sol de Morelia. <https://oem.com.mx/elsoldemorelia/local/analizan-reubicar-patio-de-maniobras-del-tren-en-morelia-para-agilizar-la-movilidad-22989194>

Notas:

1. Alude al “servicio público de transporte ferroviario de carga que presta un solo concesionario/asignatario en sus vías o en las vías de otro concesionario/asignatario a través de derechos de paso” (ARTEF, 2025).

2. Refiere al “movimiento de carga que un concesionario/asignatario transporta desde su red ferroviaria hacia la red de otro concesionario/asignatario, transfiriendo la carga para continuar con su trayecto hacia el destino final” (ARTEF, 2025).

3. Comprende “el número de kilómetros recorridos por los trenes” (Dirección de Estadística Ferroviaria, 2024).

Dado en el Palacio Legislativo de San Lázaro,
a 25 de noviembre de 2025.

Diputada Mayra Espino Suárez (rúbrica)

Cámara de Diputados del Honorable Congreso de la Unión, LXVI Legislatura**Junta de Coordinación Política**

Diputados: Ricardo Monreal Ávila, presidente; José Elías Lixa Abimerhi, PAN; Carlos Alberto Puente Salas, PVEM; Reginaldo Sandoval Flores, PT; Rubén Ignacio Moreira Valdez, PRI; Ivonne Aracely Ortega Pacheco, MOVIMIENTO CIUDADANO.

Mesa Directiva

Diputados: Kenia López Rabadán, presidenta; vicepresidentes, Sergio Carlos Gutiérrez Luna, MORENA; Paulina Rubio Fernández, PAN; Raúl Bolaños-Cacho Cué, PVEM; secretarios, Julieta Villalpando Riquelme, MORENA; Alan Sahir Márquez Becerra, PAN; Nayeli Arlen Fernández Cruz, PVEM; Magdalena del Socorro Núñez Monreal, PT; Fuensanta Guadalupe Guerrero Esquivel, PRI; Laura Iraís Ballesteros Mancilla, MOVIMIENTO CIUDADANO.

Secretaría General**Secretaría de Servicios Parlamentarios****Gaceta Parlamentaria de la Cámara de Diputados**

Director: Juan Luis Concheiro Bórquez, **Edición:** Casimiro Femat Saldívar, Ricardo Águila Sánchez, Antonio Mariscal Pioquinto.

Apoyo Documental: Dirección General de Proceso Legislativo. **Domicilio:** Avenida Congreso de la Unión, número 66, edificio E, cuarto nivel, Palacio Legislativo de San Lázaro, colonia El Parque, CP 15969. Teléfono: 5036 0000, extensión 54046. **Dirección electrónica:** <http://gaceta.diputados.gob.mx/>