

CONTENIDO

Proposiciones

- 3** Con punto de acuerdo, para exhortar a diversas autoridades a suspender la construcción y operación de los proyectos ferroviarios del Ejecutivo federal en el Istmo de Tehuantepec, suscrita por el diputado Rubén Ignacio Moreira Valdez y los senadores Alma Carolina Viggiano Austria y Manuel Añorve Baños, del Grupo Parlamentario del PRI
- 5** Con punto de acuerdo, por el que la Comisión Permanente expresa su solidaridad con las víctimas del descarrilamiento del Tren Interoceánico en el estado de Oaxaca y exige de manera urgente la comparecencia del secretario de Marina, almirante Raymundo Pedro Morales Ángeles; el titular de la ARTF, maestro Andrés Lajous Loaeza; el director general del Organismo Público Descentralizado “Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec”, vicealmirante Octavio Sánchez Guillén; y el director general del Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S.A. de C.V., capitán de navío Alan Tarsicio Cruz Saba, para que informen sobre las causas del siniestro y las medidas adoptadas para garantizar la seguridad ferroviaria, suscrita por el diputado Rubén Ignacio Moreira Valdez y los senadores Alma Carolina Viggiano Austria y Manuel Añorve Baños, del Grupo Parlamentario del PRI
- 8** Con punto de acuerdo, para exhortar a diversas autoridades, a realizar e intensificar campañas de vacunación urgentes, que permitan aplicar oportunamente las mismas, correspondientes al esquema básico de vacunación, en especial la del sarampión, a todas las niñas, los niños, y adolescentes, a cargo de la diputada Verónica Martínez García, del Grupo Parlamentario del PRI
- 11** Con punto de acuerdo, para exhortar a diversas autoridades federales y del estado de Zacatecas a diseñar e implementar brigadas de concientización, en materia de cuidado y atención de la salud mental, a cargo de la diputada Fuensanta Guerrero Esquivel, del Grupo Parlamentario del PRI
- 13** Con punto de acuerdo, para exhortar a diversas autoridades a realizar operativos en las carreteras de México, con el fin de proteger a las y los connacionales y sus bienes en su regreso a casa en las fechas decembrinas, a cargo de la diputada Fuensanta Guerrero Esquivel, del Grupo Parlamentario del PRI

Pase a la página 2

Anexo III-5

Miércoles 7 de enero

- 15** Con punto de acuerdo, para exhortar a diversas autoridades a informar a esta soberanía y hacer público los estudios de impacto ambiental, los proyectos ejecutivos y el análisis del costo beneficio y viabilidad de los proyectos de inversión ferroviario anunciados para el 2026, y para que se suspendan dichos proyectos ferroviarios hasta que se garantice su viabilidad financiera, presupuestal, funcional y su ejecución especializada, suscrita por el diputado Rubén Ignacio Moreira Valdez y los senadores Alma Carolina Viggiano Austria y Manuel Añorve Baños, del Grupo Parlamentario del PRI
- 20** Con punto de acuerdo, para exhortar a diversas autoridades a suspender la operación del Tren Maya, suscrita por el diputado Rubén Ignacio Moreira Valdez y los senadores Alma Carolina Viggiano Austria y Manuel Añorve Baños, del Grupo Parlamentario del PRI
- 22** Con punto de acuerdo, para exhortar a diversas autoridades a implementar de manera inmediata acciones emergentes que permitan restablecer el suministro de agua potable a la población afectada; garantizar el abasto alternativo de agua potable mediante mecanismos seguros, suficientes y oportunos mientras se normaliza el servicio; y diseñar y ejecutar un programa integral de rehabilitación, modernización y fortalecimiento de la infraestructura hidráulica de Acapulco, con criterios de resiliencia ante fenómenos naturales, a cargo del senador Manuel Añorve Baños, del Grupo Parlamentario del PRI
- 23** Con punto de acuerdo, por el que se condena la criminalización de la protesta social en el estado de Michoacán, se exige justicia en el caso de Raúl Meza y se demanda su inmediata liberación, suscrita por senadoras y senadores integrantes del Grupo Parlamentario del PRI
- 25** Con punto de acuerdo, para exhortar al Ejecutivo federal a implementar acciones integrales y urgentes para proteger, incentivar y fortalecer la formalidad empresarial, así como para impedir el cierre de empresas en México, suscrita por senadoras y senadores integrantes del Grupo Parlamentario del PRI
- 27** Con punto de acuerdo, por el que se crean comisiones especiales en las cámaras del Congreso de la Unión, para dar seguimiento a las investigaciones del descarrilamiento del Tren Interoceánico del Istmo de Tehuantepec, suscrita por senadoras y senadores integrantes del Grupo Parlamentario del PRI
- 29** Con punto de acuerdo, para exhortar a la SRE a conducir la política exterior del Estado mexicano con absoluto apego a los principios constitucionales, evitando la normalización, justificación o proyección internacional de prácticas autoritarias afines a la ideología de Morena, en relación con la situación en Venezuela, suscrita por senadoras y senadores integrantes del Grupo Parlamentario del PRI

Proposiciones

CON PUNTO DE ACUERDO, PARA EXHORTAR A DIVERSAS AUTORIDADES A SUSPENDER LA CONSTRUCCIÓN Y OPERACIÓN DE LOS PROYECTOS FERROVIARIOS DEL EJECUTIVO FEDERAL EN EL ISTMO DE TEHUANTEPEC, SUSCRITA POR EL DIPUTADO RUBÉN IGNACIO MOREIRA VALDEZ Y LOS SENADORES ALMA CAROLINA VIGGIANO AUSTRIA Y MANUEL AÑORVE BAÑOS, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PRI

Quienes suscriben, diputado Rubén Ignacio Moreira Valdez y los senadores Alma Carolina Viggiano Austria y Manuel Añorve Baños, integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional en la LXVI Legislatura de la Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión, con fundamento en lo señalado por los artículos 78, párrafo segundo, fracción III, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y los artículos 116 y 122, numeral 1, de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, así como los artículos 58 y 60 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, someten a consideración de la Comisión Permanente del honorable Congreso de la Unión, proposición con punto de acuerdo al tenor de los siguientes

Considerandos

Como se expuso en otra proposición con punto de acuerdo, el pasado 28 de diciembre de 2025 se registró un trágico accidente en el estado de Oaxaca cuando la Línea Z del corredor del Tren Interoceánico del Istmo de Tehuantepec se descarriló cobrando la vida de 14 personas y dejando más de 100 heridos. Este terrible hecho ocurrió alrededor de las 9:29 de la mañana mientras el tren se encontraba en una curva entre las comunidades de Nizanda y Chivela, cuando el carro se salió de las vías y cayó por un talud de más de seis metros.¹

Ante esta grave situación resulta fundamental suspender las actividades del proyecto ferroviario a fin de realizar un análisis de factibilidad y viabilidad pues el tren del Istmo tan sólo lleva dos años de operación y ya registró un trágico accidente.

Al respecto es importante advertir que el tren interoceánico del Istmo de Tehuantepec es un proyecto ferroviario

que tiene por objetivo conectar los océanos Atlántico y Pacífico a efecto de construir una plataforma logística que busca trasladar mercancías entre los dos océanos a la vez que también puede ser utilizado por pasajeros. Inició sus funciones en diciembre de 2023 y tiene tres líneas con una longitud aproximada de mil 200 kilómetros, siendo la más importante la línea Z, que va desde Coatzacoalcos en Veracruz, hasta el puerto de Salina Cruz, en el estado de Oaxaca. Si bien se trató de un proyecto ambicioso que buscó reactivar vías férreas, lo cierto es que ya se habían hecho estudios con anterioridad y se había observado que el costo era mayor al beneficio. A pesar de esto, el proyecto inició el 7 de junio de 2020 generando graves problemas de corrupción desde el inicio, pues tenía un costo inicial estimado de tres mil millones de pesos y terminó constando 20 mil.

Además, como ya también se advirtió en otro punto de acuerdo, la Cuenta Pública 2020 de la Auditoría Superior de la Federación (ASF) se observaron las siguientes irregularidades:

- a) Anticipo sin acreditar y sin inicio de obra: la autoridad entregó un anticipo de 187.9 millones de pesos, lo cual corresponde a 20 por ciento del total del contrato FIT-GARMOP-OP-Z-17-2019 sin que hubieran iniciado los trabajos.
- b) Se detectaron pagos por conceptos que no fueron ejecutados: en torno a lo anterior se encontraron 418.8 mil pesos por letreros normativos de obra, cuya inexistencia se constató con una visita física que realizó la Auditoría.
- c) Pagos por exceso de balasto: se detectó diferencia entre volúmenes estimados en correlación con los cuantificados, generando perjuicios al erario por 279 mil 036.40 pesos.
- d) Matrices de precios unitarios inconsistentes con sobreprecios por 4 millones de pesos.²

También en la Cuenta Pública 2023 la ASF revisó 19 contratos de los cuales concluyó que en el proyecto había graves deficiencias en el control y supervisión de obra pues se identificaron pagos excesivos por 17.6 millones de pesos por conceptos de cuadrillas de personal y equipos en las matrices que no correspondían a las especificaciones técnicas ni a las evidencias fotográficas y reportes de supervisión.³

Todas estas irregularidades revelan una falta de control y supervisión en el desarrollo del proyecto, lo cual puede traducirse en un riesgo para las personas usuarias de los trenes. Además, también se han detectado problemáticas en otros proyectos de infraestructura realizados por el Ejército y la Marina, de tal forma que antes de promover y construir más trenes es importante realizar estudios que permitan conocer si los proyectos son seguros y además si son factibles.

Por lo anteriormente expuesto se presenta la siguiente proposición con

Puntos de Acuerdo

Primero. La Comisión Permanente del honorable Congreso de la Unión exhorta a la Secretaría de Marina, a la Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario, a la Dirección General del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec y a Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, SA de CV, a realizar pruebas, inspecciones y revisiones para verificar el estado y seguridad de las vías férreas por donde circula, así como de la totalidad de la infraestructura, material rodante, sistemas de control, entre otros, cuyos resultados estén avalados por especialistas certificados, sean públicos y garanticen que todo funcionará de manera integrada y segura, y que las operaciones de dicho tren se realizarán bajo estrictas condiciones de protección para los usuarios.

Segundo. La Comisión Permanente del honorable Congreso de la Unión exhorta a la Secretaría de Marina, a la Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario, a la Dirección General del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec y a Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, SA de CV, a suspender la operación del Tren Interoceánico del Istmo de Tehuantepec, hasta en tanto no se realicen pruebas, inspecciones y revisiones para verificar el estado y seguridad de las vías férreas por donde circula, así como de la totalidad de la infraestructura, material rodante, sistemas de control, entre otros, cuyos resultados estén avalados por especialistas certificados, sean públicos y garanticen que todo funcionará de manera integrada y segura, y que las operaciones de dicho tren se realizarán bajo estrictas condiciones de protección para los usuarios.

Tercero. La Comisión Permanente del honorable Congreso de la Unión exhorta a la Secretaría de Marina, a la Agencia Reguladora de Transporte Ferroviario y a la

Dirección General del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec a suspender la construcción de la línea K y demás que se encuentren en proceso del Tren Interoceánico, hasta en tanto no se realicen y den a conocer los estudios de factibilidad y viabilidad que respaldan este proyecto ferroviario del Ejecutivo federal; y se solventen debidamente las observaciones emitidas por la Auditoría Superior de la Federación, para garantizar que todo funcionará de manera integrada y segura, y que las operaciones de dicho tren se realizarán bajo estrictas condiciones de protección para los usuarios.

Notas

1 <https://transporte.mx/accidente-del-tren-interoceanico-en-oaxaca-la-tragedia-que-sacude-al-proyecto-ferroviario-de-sheinbaum/>

2 <https://www.asf.gob.mx/Trans/Informes/IR2020c/index.html>

3 <https://www.asf.gob.mx/Trans/Informes/IR2023a/index.html>

Palacio Legislativo de San Lázaro, sede de la Comisión Permanente, a 7 de enero de 2026.

Diputado Rubén Ignacio Moreira Valdez (rúbrica)

Senadores: Carolina Viggiano Austria, Manuel Añorve Baños (rúbricas).

CON PUNTO DE ACUERDO, POR EL QUE LA COMISIÓN PERMANENTE EXPRESA SU SOLIDARIDAD CON LAS VÍCTIMAS DEL DESCARRILAMIENTO DEL TREN INTEROCEÁNICO EN EL ESTADO DE OAXACA Y EXIGE DE MANERA URGENTE LA COMPARECENCIA DEL SECRETARIO DE MARINA, ALMIRANTE RAYMUNDO PEDRO MORALES ÁNGELES; EL TITULAR DE LA ARTF, MAESTRO ANDRÉS LAJOUS LOAEZA; EL DIRECTOR GENERAL DEL ORGANISMO PÚBLICO DESCENTRALIZADO “CORREDOR INTEROCEÁNICO DEL ISTMO DE TEHUANTEPEC”, VICEALMIRANTE OCTAVIO SÁNCHEZ GUILLÉN; Y EL DIRECTOR GENERAL DEL FERROCARRIL DEL ISTMO DE TEHUANTEPEC, S.A. DE C.V., CAPITÁN DE NAVÍO ALAN TARSICIO CRUZ SABA, PARA QUE INFORMEN SOBRE LAS CAUSAS DEL SINIESTRO Y LAS MEDIDAS ADOPTADAS PARA GARANTIZAR LA SEGURIDAD FERROVIARIA, SUSCRITA POR EL DIPUTADO RUBÉN IGNACIO MOREIRA VALDEZ Y LOS SENADORES ALMA CAROLINA VIGGIANO AUSTRIA Y MANUEL AÑORVE BAÑOS, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PRI

Quienes suscriben, diputado Rubén Ignacio Moreira Valdez y los senadores Alma Carolina Viggiano Austria y Manuel Añorve Baños, integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional en la LXVI Legislatura de la Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 58, 59 y 60 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, someten a consideración de esta honorable asamblea proposición con punto de acuerdo de urgente resolución, al tenor de los siguientes

Considerandos

Al 29 de diciembre, la Secretaría de Marina confirmó que el descarrilamiento del Tren Interoceánico del Istmo de Tehuantepec, ocurrido en la localidad de Nizanda, en el estado de Oaxaca, dejó un saldo de al menos 14 personas fallecidas y 100 personas lesionadas, algunas de ellas de gravedad. Este hecho se configura como uno de los hechos más graves y lamentables registrados en la operación de los proyectos ferroviarios impulsados tanto por la administración anterior como por la actual, evidenciando fallas profundas en los esquemas de planeación, supervisión y seguridad de una obra presentada como estratégica para el desarrollo nacional.¹

De acuerdo con la información oficial proporcionada por la propia Secretaría de Marina, en el convoy viajaban

alrededor de 250 personas, entre pasajeros y personal de tripulación, lo que dimensiona la magnitud de este lamentable hecho. El siniestro tuvo lugar en la denominada Línea Z, correspondiente al tramo ferroviario que conecta Salina Cruz, Oaxaca, con Coatzacoalcos, Veracruz, cuando la locomotora principal se salió de la vía, provocando el descarrilamiento del convoy. Las imágenes que circularon tras el siniestro son estremecedoras, la mayoría de los vagones del convoy quedaron fuera de la vía, varios de ellos completamente volcados, entre los videos circulados se observa a pasajeras y pasajeros atrapados dentro de un vagón volcado, algunos lesionados y otros pidiendo ayuda con desesperación.

En la conferencia matutina del 29 de diciembre, el secretario de Marina, almirante Raymundo Morales Ángeles, ofreció una explicación preliminar sobre el descarrilamiento del Tren Interoceánico, señalando que previo a cada recorrido una camioneta exploradora inspecciona las vías y reporta a los operadores cualquier obstáculo o anomalía que pudiera estar en las vías. En el caso del siniestro ocurrido cerca de la comunidad de Nizanda, Oaxaca, el propio funcionario reconoció que no se reportó ningún riesgo en la vía, y agregó que todas las unidades del Tren Interoceánico cuentan con una “caja negra”, cuyo registrador de eventos –que almacena información sobre velocidad, presión de frenos y dirección de avance– se encuentra bajo cadena de custodia, conforme a lo informado a la titular del Ejecutivo federal.²

Esta explicación, en realidad, en vez de despejar dudas y ofrecer certeza respecto de lo sucedido, genera una preocupación mayor. Porque si, como afirma la autoridad, no existió ningún daño, obstáculo o anomalía en la vía, entonces el descarrilamiento no puede atribuirse a un factor externo o fortuito, sino que apunta a fallas internas graves en la operación del tren o en los propios sistemas de control y seguridad.

La versión oficial únicamente enciende las alarmas respecto de lo sucedido, pues implica que un tren que circulaba en condiciones normales, bajo protocolos de inspección cumplidos y con sistemas de registro funcionando, descarriló de manera catastrófica, provocando la muerte de personas usuarias. Ello evidencia no sólo la magnitud del accidente, sino una incertidumbre inaceptable sobre las verdaderas causas del siniestro, lo que incrementa la preocupación pública respecto a

la seguridad de la operación ferroviaria y la capacidad institucional para prevenir riesgos.

Adicionalmente, es necesario advertir que la corrupción detrás de este desastre ha quedado documentada de manera oficial por la Auditoría Superior de la Federación (ASF), la cual detectó irregularidades graves por un monto de aproximadamente 28 millones en los trabajos de corrección de curvatura y pendiente realizados en la Línea Z del Tren Interoceánico. De acuerdo con la auditoría número 129 de la Cuenta Pública de 2024, entregada a la Cámara de Diputados, la ASF identificó pagos en exceso, sobreprecios y falta de comprobación del uso de materiales, maquinaria y personal en al menos tres contratos celebrados por la empresa estatal Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, SA de CV (FIT) para trabajos realizados entre 2019 y 2024.³

Los trabajos auditados correspondieron a la corrección de pendientes y curvaturas elevadas en el tramo comprendido entre los kilómetros Z 186+100 y Z 242+000, del municipio de Mogoñé a La Mata, Oaxaca, zona donde los propios auditores reconocieron que existían “complicaciones técnicas” por las características del terreno. El descarrilamiento ocurrió específicamente en el kilómetro Z 230+300, dentro de ese mismo tramo intervenido.

En suma, la auditoría documenta que recursos públicos fueron ejercidos con sobreprecios, sin evidencia suficiente de ejecución y con materiales distintos a los contratados, precisamente en un tramo técnicamente complejo de la vía férrea, que posteriormente fue escenario del descarrilamiento. Estos hallazgos refuerzan la hipótesis de una mala planeación, supervisión deficiente y posibles actos de corrupción, y colocan en el centro del debate legislativo la relación directa entre irregularidades financieras, decisiones técnicas cuestionables y riesgos reales para la vida de las personas.

La tragedia del Tren Interoceánico no puede analizarse de manera aislada ni como un simple fallo técnico. Se inscribe en un patrón reiterado de opacidad, improvisación y corrupción que ha rodeado a diversas obras emblemáticas impulsadas por la llamada Cuarta Transformación, en las que la narrativa política ha sustituido a la planeación técnica, y la urgencia y la improvisación ha prevalecido sobre la seguridad, la supervisión y la rendición de cuentas. Cuando los pro-

yectos se conciben y ejecutan bajo esquemas cerrados, con contratos poco transparentes, supervisiones internas sin contrapesos y decisiones concentradas en unas cuantas manos, el resultado no sólo es sobre costo o ineficiencia: el resultado termina siendo la pérdida de vidas humanas.

La corrupción no siempre se manifiesta únicamente en desvío de recursos; también se expresa en mala planeación, en simulación de controles, en auditorías complacientes y en la eliminación deliberada de mecanismos civiles de supervisión, sustituidos por estructuras militarizadas que operan sin el escrutinio público adecuado. Esta forma de gobernar ha generado proyectos que avanzan más rápido en el discurso que en la realidad técnica, donde las advertencias se minimizan, los riesgos se normalizan y los protocolos se convierten en simples formalidades administrativas.

Cuando una obra pública se construye y se opera sin planeación integral, sin evaluaciones independientes de riesgo y sin controles externos efectivos, el costo no se mide sólo en miles de millones de pesos, sino en vidas humanas que pudieron haberse salvado. El descarrilamiento del Tren Interoceánico exhibe con crudeza que la combinación de corrupción, opacidad y decisiones políticas tomadas al margen de la técnica no es una falla administrativa menor, sino una amenaza directa a la seguridad de las y los mexicanos.

Asimismo, debe subrayarse que el diario *El Universal* dio a conocer públicamente la identidad de las personas fallecidas en el descarrilamiento del Tren Interoceánico, poniendo nombre y rostro a una tragedia que no puede reducirse a cifras ni a comunicados oficiales. La publicación de las víctimas confirma que no se trata de números ni de “daños colaterales”, sino de personas trabajadoras, madres, padres, hijas e hijos que perdieron la vida mientras utilizaban un servicio público que el Estado estaba obligado a operar de manera segura. Esta exposición pública del impacto humano del siniestro refuerza la gravedad de lo ocurrido y evidencia que cada irregularidad detectada, cada contrato inflado y cada decisión técnica mal tomada tuvo consecuencias irreversibles.⁴

Honorable Asamblea:

Resulta preocupante que, a pesar de contar con sistemas de monitoreo, protocolos de inspección y disposi-

tivos de registro con los que se supone cuenta la autoridad, hoy no pueda explicar con claridad por qué ocurrió el descarrilamiento. Por ello resulta urgente que el secretario de Marina, el titular de la Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario, el director general del Organismo Público Descentralizado Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec (CIIT) y el director general del Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, SA de CV, comparezcan ante esta soberanía para esclarecer los hechos.

El Tren Interoceánico ha sido promovido reiteradamente como una alternativa logística y de transporte segura, moderna y eficiente. Sin embargo, el descarrilamiento ocurrido en Oaxaca revela, de forma dolorosa, las consecuencias de una política pública caracterizada por la prisa, la opacidad, la nula rendición de cuentas, particularmente en lo que respecta a la operación, supervisión y administración de infraestructura estratégica. Resulta inaceptable que, en un proyecto financiado con recursos públicos y operado bajo la responsabilidad directa del Estado, existan dudas razonables sobre el mantenimiento de las vías, la supervisión técnica, los protocolos de seguridad, la capacitación del personal y la atención a posibles alertas previas.

En este contexto, el Congreso de la Unión no puede ni debe permanecer en silencio. Por ello, esta soberanía está obligada a ejercer plenamente sus facultades de control y vigilancia. Exigir las comparecencias de los funcionarios responsables de la operación del tren no es un acto político menor, es un deber constitucional frente a una tragedia que enluta al país y que pone en entredicho la viabilidad y seguridad de un proyecto que continúa operando sin que se haya esclarecido por qué falló de manera tan grave.

Mientras no exista una explicación técnica, transparente y verificable y mientras no se determinen responsabilidades administrativas y operativas; el Tren Interoceánico seguirá siendo un riesgo latente para la población. En un estado democrático, la vida de las personas no puede ser el costo oculto de la mala planeación, la corrupción y la improvisación gubernamental.

Por estas razones se somete a consideración de esta honorable asamblea, la siguiente proposición con

Puntos de Acuerdo

De urgente resolución

Primero. La Comisión Permanente del honorable Congreso de la Unión lamenta profundamente el descarrilamiento del Tren Interoceánico ocurrido el 28 de diciembre de 2025 en el estado de Oaxaca, y expresa su solidaridad, condolencias y pésame a las familias de las personas que perdieron la vida y resultaron lesionadas, exhortando a las autoridades competentes a garantizar atención integral y oportuna, brindar acompañamiento a las víctimas y a sus familiares y, en su caso, asegurar la reparación integral del daño, conforme a la Ley General de Víctimas.

Segundo. La Comisión Permanente del honorable Congreso de la Unión cita a comparecer de manera urgente ante esta soberanía al secretario de Marina, almirante Raymundo Pedro Morales Ángeles; al titular de la Agencia Reguladora de Transporte Ferroviario, maestro Andrés Lajous Loaeza; al director general del Organismo Público Descentralizado Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec, vicealmirante Octavio Sánchez Guillén; y al director general del Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, SA de CV, capitán de navío Alan Tarsicio Cruz Saba, para que informen de manera detallada sobre las causas del descarrilamiento del Tren Interoceánico ocurrido el 28 de diciembre de 2025 en el estado de Oaxaca, las condiciones de operación y seguridad del sistema ferroviario, los protocolos de mantenimiento y supervisión aplicados, la atención brindada a las víctimas y las medidas correctivas y preventivas adoptadas, a fin de garantizar la seguridad de las personas usuarias.

Tercero. En la comparecencia que se desarrolle en el pleno de la Comisión Permanente, se hará una intervención inicial de cada uno de los servidores públicos, hasta por siete minutos, seguido de una primera ronda de preguntas por parte de las y los legisladores, por hasta cinco minutos, en el orden siguiente:

- Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano.
- Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional.
- Grupo Parlamentario del Partido del Trabajo.

- Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México.
- Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional.
- Grupo Parlamentario de Morena.

Al finalizar las preguntas por parte de las y los legisladores, las personas comparecientes, según corresponda, realizarán la exposición de las respuestas.

Cuarto. Al concluir la respuesta de la persona compareciente se procederá a realizarse hasta tres rondas más de preguntas por parte de las y los legisladores, así como de las respuestas del funcionario respectivo en los términos de la base anterior.

Quinto. Tras la respuesta de las personas comparecientes se procederá a realizar una ronda de mensajes de conclusión por cada grupo parlamentario, en orden ascendente, por hasta tres minutos.

Sexto. El cierre de la comparecencia estará a cargo de la Mesa Directiva de la Comisión Permanente.

Séptimo. La Presidencia de la Mesa Directiva de la Comisión Permanente del honorable Congreso de la Unión, hará del conocimiento de la titular del Ejecutivo federal el contenido del presente acuerdo, a fin de que se notifique a los funcionarios señalados, así como la fecha y hora de la comparecencia.

Octavo. Cualquier situación no prevista será resuelta por la Mesa Directiva de la Comisión Permanente del honorable Congreso de la Unión.

Noveno. Comuníquese y publíquese en la Gaceta Parlamentaria.

Notas

1 Marina descarta que hubiera daños en vías donde Tren Interoceánico se accidentó en Oaxaca – El Financiero

2 En enero 2026 inician obras del Plan de Justicia para Cananea, Sonora: Presidenta Claudia Sheinbaum | Presidencia de la República | Gobierno | gob.mx

3 ASF señala boquete de 28.8 mdp en obra del Tren Interoceánico | El Universal

4 Visibilizar a las víctimas y hacer justicia | El Universal

Palacio Legislativo de San Lázaro, sede de la Comisión Permanente, a 7 de enero de 2026.

Diputado Rubén Ignacio Moreira Valdez (rúbrica)

Senadores: Carolina Viggiano Austria, Manuel Añorve Baños (rúbricas).

CON PUNTO DE ACUERDO, PARA EXHORTAR A DIVERSAS AUTORIDADES, A REALIZAR E INTENSIFICAR CAMPAÑAS DE VACUNACIÓN URGENTES, QUE PERMITAN APLICAR OPORTUNAMENTE LAS MISMAS, CORRESPONDIENTES AL ESQUEMA BÁSICO DE VACUNACIÓN, EN ESPECIAL LA DEL SARAMPIÓN, A TODAS LAS NIÑAS, LOS NIÑOS, Y ADOLESCENTES, A CARGO DE LA DIPUTADA VERÓNICA MARTÍNEZ GARCÍA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PRI

Quien suscribe, Verónica Martínez García, diputada a la LXVI Legislatura de la Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión por el Partido Revolucionario Institucional, con fundamento en los artículos 78, fracción III, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 58, 59 y 60 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, somete a consideración de esta honorable asamblea proposición con punto de acuerdo al tenor de la siguiente

Exposición de Motivos

Es deber y obligación del Gobierno federal, en todo momento, garantizar que las y los individuos tengan acceso a sus derechos, sobre todo de los más esenciales, entre ellos la salud y todo lo inherente a una eficiente prestación del servicio y atención en cualquier nivel para quienes requieran de ella.

Es por eso que hemos venido reiterando el abandono total en que se encuentra el sistema de salud de nuestro país, ya que, bajo el pretexto de corrupción, el Gobierno federal, así como su mayoría legislativa, se han dedicado a desmantelarlo una y otra vez con decisiones equivocadas, así como con reducciones presupuestales.

Así, el Seguro Popular que operaba hasta 2018, y que brindaba servicios de salud a más de 51.9 millones de personas, que no contaban con seguridad social, mediante el otorgamiento de servicios básicos de salud, que incluían 294 intervenciones, 633 medicamentos y 37 insumos.

Sólo que su mecanismo de financiamiento generó críticas, ya que funcionaba mediante un intermediario que distribuía recursos a los estados, y así cada entidad decidía cómo utilizar estos fondos, y aunque la atención hospitalaria era prioritaria, faltaba un enfoque en la prevención de enfermedades.

En 2019, el Seguro Popular fue sustituido por el Instituto de Salud para el Bienestar (Insabi), un órgano descentralizado de la Secretaría de Salud, el cual debería garantizar la atención de la salud de aquella población que no era cubierta por ninguna institución de seguridad social, sin intermediarios, otorgando la prestación gratuita de servicios de salud, medicamentos y demás insumos, tratamientos y procedimientos.

Sin embargo, sólo cuatro años después, el Insabi desapareció debido a la falta de coherencia y estructura del proyecto, además de la disminución del presupuesto para la población sin seguridad social, el cual pasó de 31.8 por ciento del gasto total en salud en 2017 a 28.6 por ciento en 2021 con el Insabi, la menor proporción desde 2016.

Esto agudizó el problema del desabasto de medicamentos, atención médica deficiente, insuficiencia de personal médico, por lo que fue rebasado por la alta demanda del servicio.

Tras el fracaso del Insabi, ahora la responsabilidad se pasó al Instituto Mexicano del Seguro Social (IMSS), mediante un órgano denominado IMSS-Bienestar que ha sido recibida con todo tipo de críticas, pues se estima que el IMSS-Bienestar no cuenta con la capacidad ni con los recursos para atender las responsabilidades del Insabi.

Esta serie de cambios han dejado al sistema público de salud en una grave crisis al no poder brindar atención médica de forma eficiente, existir insuficiencia de personal médico y especialistas, desabasto de medicamentos, así como de vacunas.

El desabasto de vacunas es una problemática que ha afectado a miles de menores de edad, quienes se han visto obstaculizados para cubrir su esquema básico de vacunación, por lo que las enfermedades que hasta hace unos años se encontraban erradicadas de nuestro país hoy tienden a tener nuevos brotes que ponen en riesgo a las niñas y niños que incluso pueden poner en riesgo su vida.

La falta de vacunas es algo grave, ya que su desabasto y falta de aplicación oportuna puede ocasionar el regreso de enfermedades erradicadas, secuelas para toda su vida en quienes las adquieran e, incluso, la muerte de algún menor de edad, tales como las siguientes:

- Sarampión: una enfermedad altamente contagiosa que puede causar neumonía, ceguera o muerte.
- Poliomielitis: con riesgo de parálisis irreversible.
- Tétanos neonatal: mortal en contextos sin acceso a atención médica.
- Hepatitis B: puede derivar en cirrosis o cáncer hepático.
- Tosferina (pertussis): especialmente letal en menores de 6 meses.

Además, estos menores de edad pueden convertirse en posibles objetos de contagio, facilitando los brotes o la reaparición de ciertas enfermedades en determinadas ciudades o regiones. Recientemente se han dado a conocer noticias sobre las repercusiones ocasionadas por la falta de aplicación de las vacunas, por ejemplo:

- En 2020, se registraron sólo 196 casos de sarampión en todo el país, mientras que al 31 de diciembre de 2025, ya van 6 mil 213 casos acumulados según el Informe diario del brote de Sarampión en México, elaborado por la Secretaría de Salud¹ y distribuidos de la siguiente manera a lo largo de territorio nacional.

Tabla 2. Situación actual de sarampión en México por estado, 2025.

Estado notificante	Casos probables acumulados	Casos confirmados en los últimos 24 hrs	Casos confirmados acumulados	Defunciones	Tasa de incidencia x100,000 hab	Tasa de letalidad	Poblaciones
Chihuahua	6,232	2	4,483	21	1.13	0.47	1,665,283
Colima	1,764	18	574	1	6.55	0.17	678,686
Coahuila	424	0	240	0	6.48	-	3,706,106
Michoacán	613	4	231	0	4.64	-	4,977,097
El Niágua	254	15	174	0	2.87	-	6,111,527
Sonora	321	1	112	7	3.45	0.89	3,250,609
Sinaloa	223	0	84	0	2.57	-	3,274,209
Coahuila	875	0	55	0	1.88	-	4,774,704
Durango	294	0	40	1	2.06	2.50	1,941,260
Ciudad De México	305	2	27	0	0.41	-	8,922,074
Colima	86	5	30	0	2.56	-	843,383
Mérida	250	2	24	0	1.12	-	2,143,367
Zacatecas	162	0	22	0	1.28	-	1,720,628
Estado de México	184	1	17	0	0.68	-	1,909,881
Campeche	98	0	14	0	1.30	-	1,080,894
Tamaulipas	130	0	12	0	0.32	-	3,789,557
Mérida	613	0	12	0	0.07	-	18,240,019
Quintana Roo	162	0	12	0	0.49	-	2,472,007
Baja California Sur	68	0	8	0	0.91	-	883,950
San Luis Potosí	147	1	7	0	0.24	-	2,957,714
Oaxaca	89	0	6	0	0.14	-	4,245,727
Nayarit	98	0	6	0	0.64	-	1,373,207
Guerrero	543	0	4	0	0.06	-	6,470,805
Quintana Roo	76	0	2	0	0.10	-	1,907,655
Tlaxcala	90	0	2	0	0.07	-	2,703,816
Aguascalientes	148	0	2	0	0.13	-	1,524,644
Nuevo León	296	0	2	0	0.03	-	4,976,068
Baja California	117	0	1	0	0.01	-	1,748,018
Yucatán	67	0	1	0	0.04	-	2,279,148
Total	15,094	51	8,213	24	4.66	0.39	133,352,387

Información preliminar con fecha de 31 de diciembre de 2025.
Fuente: SSA/DGE/DVET/Sistema Especial de Vigilancia Epidemiológica de Enfermedad Exantemática.

Esto sucedió ya que, a partir de 2019, la cobertura de vacunación disminuyó, al haberse dejado de inocular a niñas y niños. El cuadro de vacunas básico según el Centro Nacional para la Salud de la Infancia y la Adolescencia consiste en:

Esquema Nacional de Vacunación

Nacimiento	BCG	Hepatitis B		
2 meses	Pentavalente acelular	Hepatitis B	Rotavirus	Neumococo conjugada
4 meses	Pentavalente acelular		Rotavirus	Neumococo conjugada
6 meses	Pentavalente acelular	Hepatitis B	Rotavirus	Influenza
7 meses				Influenza segunda dosis
12 meses		SRP		Neumococo conjugada
18 meses				Pentavalente acelular
24 meses (2 años)				Influenza refuerzo anual
36 meses (3 años)				Influenza refuerzo anual
48 meses (4 años)		DPT (refuerzo)		Influenza refuerzo anual
59 meses (5 años)				Refuerzo anual Influenza (octubre-enero)
				OPV (polio oral) de los 6 a los 59 meses en 1ª y 2ª Semanas Nacionales de Salud*
72 meses (6 años)				SRP (refuerzo)
11 años o quinto grado de primaria				VPH (Virus de Papiloma Humano)

Esto es alarmante ya que el incremento ha sido desmedido, por ejemplo, en Coahuila se tenían registrados en mayo de 2025, 49 casos y al observar la tabla vemos que termina el año con 305 casos, un incremento de más de 500 por ciento, de igual manera, es necesario resaltar que existe un grave atraso de más de dos meses en la adquisición de la vacuna BCG, contra

la tuberculosis, que ya ha comenzado a afectar a diversos estados como Coahuila.

Esto se debe en gran medida el recorte presupuestal que recibió el programa de vacunación, el cual tuvo para 2024 un presupuesto aprobado de 14 mil 628 millones de pesos (mdp), mientras que para 2025 sólo se le asignaron 4 mil 571 mdp, una reducción de más de 10 mil mdp es decir, 68 por ciento, y para 2026 sólo se asignaron 4 mil 748 mdp, lo que significa que no es una prioridad la vacunación de los infantes.

Durante décadas, nuestro país fue considerado un ejemplo en materia de vacunación infantil, gracias a una sólida cultura de protección sanitaria basada en campañas masivas, brigadas comunitarias y una clara consigna institucional que era la de vacunar a todas las y los niños de México.

Las familias mexicanas no sólo estaban acostumbradas a acudir puntualmente a los centros de salud, sino que había un compromiso social tangible por completar las cartillas y proteger a los más pequeños.

Esa estructura, cuyo funcionamiento fue reconocido incluso por organismos internacionales, comenzó a deteriorarse a partir de 2019, agudizándose tal situación hasta nuestros días, pues enfermedades prevenibles como el sarampión y la tosferina han regresado, y desafortunadamente todo parece indicar que estamos en un retroceso respecto a la integración del esquema básico de vacunación, y no por un rechazo social a las vacunas, sino por el abandono de un sistema que solía funcionar, basado en malas decisiones gubernamentales y en reducciones presupuestales.

Por lo anteriormente expuesto, someto a consideración de esta honorable asamblea la siguiente proposición con

Punto de Acuerdo

Único. La Comisión Permanente del honorable Congreso de la Unión exhorta respetuosamente a los titulares de la Secretaría de Salud, del Instituto Mexicano del Seguro Social, del Instituto de Seguridad y Servicios Sociales de los Trabajadores del Estado, del IMSS-Bienestar, a realizar e intensificar campañas de vacunación urgentes que permitan aplicar oportunamente las mismas, correspondientes al esquema básico

co de vacunación, en especial la del sarampión a todas las niñas, niños y adolescentes.

Nota

1 https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/1046133/IN-FORME_DIARIO_31_12_25.pdf

Palacio Legislativo de San Lázaro,
sede la Comisión Permanente, a 7 de enero de 2026.

Diputada Verónica Martínez García (rúbrica)

CON PUNTO DE ACUERDO, PARA EXHORTAR A DIVERSAS AUTORIDADES FEDERALES Y DEL ESTADO DE ZACATECAS A DISEÑAR E IMPLEMENTAR BRIGADAS DE CONCIENTIZACIÓN, EN MATERIA DE CUIDADO Y ATENCIÓN DE LA SALUD MENTAL, A CARGO DE LA DIPUTADA FUENSANTA GUERRERO ESQUIVEL, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PRI

Quien suscribe, diputada Fuensanta Guadalupe Guerrero Esquivel, del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional en la LXVI Legislatura del honorable Congreso de la Unión y con fundamento en lo dispuesto por los artículos 6, numeral 1, fracción I; y 79, numeral 2, fracciones I y II del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración de esta honorable asamblea proposición con punto de acuerdo al tenor de la siguiente

Exposición de Motivos

La salud mental de las y los jóvenes zacatecanos está gritando auxilio, y como legisladores no podemos hacernos de la vista gorda. Los números no mienten: entre enero de 2018 y mayo de 2024, la Secretaría de Salud estatal registró 59 casos de suicidios en estudiantes.

Cincuenta y nueve vidas que pudieron seguir escribiendo su historia, cincuenta y nueve familias destrozadas, cincuenta y nueve sillas vacías en las aulas de nuestra entidad.

Zacatecas no está navegando solo en estas aguas turbulentas. En todo el país, más de 15 millones de mexicanas y mexicanos han sido diagnosticados con algún trastorno mental, y aquí está el golpe más duro: el Instituto Nacional de Salud Pública nos dice que 15 por ciento de los menores de 18 años presentan trastornos mentales. Estamos hablando de nuestros estudiantes, de las y los jóvenes que deberían estar preocupándose por sus exámenes finales, no por si vale la pena levantarse mañana.

La pandemia dejó cicatrices invisibles pero profundas. Los datos de la encuesta VoCes-19 revelaron que 64 por ciento de adolescentes y 71 por ciento de jóvenes de 15 a 24 años mostraron síntomas de depresión.

Y mientras tanto, Zacatecas reporta una tasa de suicidios de 8.8 por cada 100 mil habitantes, por encima del promedio nacional de 6.8. Esto no es una estadística fría; es una señal de alarma ensordecedora.

Lo que pasó en mayo de 2024 todavía retumba en nuestra conciencia colectiva. En menos de dos semanas, cuatro adolescentes de nuestra capital decidieron que ya no podían más. Dos de ellas, estudiantes de la Secundaria Federal 3, aparentemente participaron en el infame *Blackout Challenge* o “desafío del desmayo”, ese reto viral de TikTok que convierte la autoasfixia en un juego mortal.

El fiscal de Zacatecas, Cristian Paul Camacho, tuvo que abrir carpetas de investigación por instigación al suicidio, un delito que puede significar hasta diez años de prisión. Pero aquí está el punto: necesitamos prevenir, no sólo castigar después de la tragedia.

La Comisión de Derechos Humanos del Estado de Zacatecas ya instaló el Mecanismo Ciudadano de Monitoreo para la Prevención del Suicidio en Adolescentes y Jóvenes, lo cual es un paso en la dirección correcta. Pero necesitamos más. Necesitamos que la prevención llegue directamente a donde están nuestros jóvenes: las escuelas.

Aquí es donde entra la responsabilidad conjunta. La Secretaría de Educación Pública y la Secretaría de Educación del Estado de Zacatecas tienen en sus manos la infraestructura educativa, el acceso a miles de estudiantes.

Las Secretarías de Salud federal y estatal tienen el conocimiento especializado, los protocolos, los profesionales capacitados. Juntas, estas dependencias pueden crear brigadas que lleguen a cada plantel, público o privado, para generar conciencia real sobre la salud mental.

No estamos hablando de pláticas aburridas que los chavos van a ignorar mientras revisan su celular. Hablamos de estrategias diseñadas por expertos que conecten con las y los jóvenes en su lenguaje, que les enseñen a identificar señales de alerta en ellos mismos y en sus amigos, que normalicen pedir ayuda sin sentir vergüenza.

Programas que incluyan a maestras, maestros, madres y padres de familia, porque la prevención del suicidio es un esfuerzo comunitario.

La Organización Mundial de la Salud es clara: entre 10 y 20 por ciento de los adolescentes experimentan problemas de salud mental, pero estos siguen sin ser diagnosticados ni tratados adecuadamente.

Cerca de la mitad de las enfermedades mentales se presentan antes de los 14 años. Esto significa que nuestras secundarias y preparatorias son el frente de batalla más importante en esta guerra silenciosa.

México destina apenas 1.3 por ciento de su presupuesto de salud a la salud mental, cuando la Organización Mundial de la Salud (OMS) recomienda al menos 5 por ciento para países de ingresos medios. Mientras tanto, los casos de ansiedad representan 52.8 por ciento de las condiciones atendidas en el sistema de salud mental, y la depresión alcanza 25.1 por ciento.

Las mujeres jóvenes son particularmente vulnerables, y el ahorcamiento sigue siendo el método más común en 85.2 por ciento de los casos de suicidio.

La pregunta que debemos hacernos como legisladores es simple pero urgente: ¿vamos a esperar a que haya más sillas vacías en nuestras escuelas, o vamos a actuar ahora? La respuesta debería ser obvia.

Este punto de acuerdo no es sólo un pedazo de papel con firmas. Es un compromiso con cada estudiante zacatecano de que su vida importa, de que su salud mental no es un tema de segundo nivel, de que como estado estamos dispuestos a invertir en prevención antes de lamentar pérdidas irreparables.

Las brigadas de salud mental en las escuelas no son un lujo, son una necesidad impostergable. Necesitamos equipos multidisciplinarios que trabajen de manera coordinada, que capaciten a docentes en la detección temprana, que ofrezcan espacios seguros donde las y los jóvenes puedan expresar lo que sienten sin miedo al juicio, que establezcan protocolos claros de canalización hacia servicios especializados.

Por todo lo anterior, y en ejercicio de nuestra responsabilidad como representantes populares, consideramos indispensable exhortar a las autoridades educativas y de salud, tanto federales como estatales, a que pongan manos a la obra. Que diseñen, implementen y den seguimiento a un programa integral de brigadas escolares enfocado en la atención oportuna a la salud mental.

Porque cada vida que salvemos, cada estudiante que aprenda a pedir ayuda, cada familia que no tenga que llorar una pérdida evitable, hace que todo el esfuerzo valga la pena. Los datos nos dan el “qué” y el “porqué”. Ahora nos toca a nosotros dar el “cómo” y el “cuándo”. Y la respuesta al cuándo es: ahora mismo.

Por lo anteriormente expuesto, sometemos a consideración de esta honorable asamblea, la siguiente proposición con

Punto de Acuerdo

Único. La Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión exhorta respetuosamente a la Secretaría de Educación Pública y a la Secretaría de Educación del Estado de Zacatecas para que, con base en sus atribuciones y, a través de un trabajo coordinado con la Secretaría de Salud y la Secretaría de Salud de Zacatecas, diseñen e implementen un programa de brigadas en las escuelas de sostenimiento público y privado para generar conciencia sobre la atención oportuna a la salud mental de las y los educandos, y así prevenir más casos de suicidios en la entidad.

Palacio Legislativo de San Lázaro, sede de la Comisión Permanente, a 7 de enero de 2026.

Diputada Fuensanta Guadalupe Guerrero Esquivel
(rúbrica)

CON PUNTO DE ACUERDO, PARA EXHORTAR A DIVERSAS AUTORIDADES A REALIZAR OPERATIVOS EN LAS CARRETERAS DE MÉXICO, CON EL FIN DE PROTEGER A LAS Y LOS CONNACIONALES Y SUS BIENES EN SU REGRESO A CASA EN LAS FECHAS DECEMBRINAS, A CARGO DE LA DIPUTADA FUENSANTA GUERRERO ESQUIVEL, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PRI

Quien suscribe, diputada Fuensanta Guadalupe Guerrero Esquivel, del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional en la LXVI Legislatura del honorable Congreso de la Unión y con fundamento en lo dispuesto por los artículos 6, numeral 1, fracción I; y 79, numeral 2, fracciones I y II, del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración de esta honorable asamblea proposición con punto de acuerdo al tenor de la siguiente

Exposición de Motivos

Las fiestas decembrinas representan uno de los momentos más esperados del año para millones de mexicanas y mexicanos. Es el tiempo del reencuentro familiar, de las tradiciones que nos definen como nación, y del regreso a casa de quienes han tenido que buscar oportunidades lejos de su tierra.

Sin embargo, esta época de celebración también viene acompañada de retos importantes en materia de seguridad vial y protección a nuestros connacionales.

La realidad es clara y los números no mienten: desde el pasado 28 de noviembre, el Instituto Nacional de

Migración ha atendido a 463 mil 879 mexicanos que regresaron al país como parte del programa Heroínas y Héroes Paisanos.

Tan sólo en una caravana reciente, más de 20 mil personas ingresaron a bordo de 5 mil 230 vehículos, lo que nos da una dimensión real del fenómeno migratorio que se vive en estas fechas.

Nuestros paisanos emprenden largos viajes desde Estados Unidos de América (EUA), recorriendo miles de kilómetros con una sola meta: abrazar a sus familias.

Muchos salen desde lugares tan lejanos como Michigan, cruzando la frontera por Laredo, Texas, trayendo consigo no sólo el cansancio de meses de trabajo, sino también sus pertenencias, regalos para sus seres queridos y, en muchos casos, los ahorros de todo un año.

Pero aquí viene lo preocupante: nuestras carreteras enfrentan serios problemas de seguridad. Los datos son alarmantes.

En 2024 se registraron 15 mil 937 robos de camiones de carga en las carreteras de México, lo que representa un incremento de 9.15 por ciento comparado con 2023. Si bien estos datos se refieren principalmente al autotransporte, nos hablan de una inseguridad generalizada en nuestras vías federales que también afecta a los vehículos particulares.

Las estadísticas de accidentes tampoco son nada alentadoras. De enero a marzo de 2024, en la red de carreteras federales se registraron 3 mil 519 accidentes con daños materiales estimados en más de 2 mil millones de pesos.

Y lo más crítico: en época decembrina los hechos viales se incrementan entre 5 y 10 por ciento en promedio, pudiendo llegar hasta 15 por ciento en carreteras como la Puebla-Córdoba.

Es cierto que ya existen operativos en marcha. La Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, en coordinación con la Guardia Nacional, implementó el Operativo Vacacional de Invierno 2024, del 16 de diciembre de 2024 al 12 de enero de 2025, con brigadas de auxilio vial y revisiones médicas en puntos estratégicos.

Sin embargo, estos esfuerzos se enfocan primordialmente en aspectos de seguridad vial preventiva y auxilio mecánico. Lo que necesitamos urgentemente es reforzar el componente de seguridad pública en las carreteras.

Nuestros paisanos no sólo requieren auxilio mecánico o atención médica, necesitan circular con la tranquilidad de que sus vidas y su patrimonio están protegidos. Necesitan saber que las autoridades están vigilando activamente para prevenir asaltos, robos y cualquier tipo de agresión.

Recientemente, las autoridades federales lograron desarticular una banda criminal dedicada al robo de autotransporte en el Estado de México e Hidalgo, lo que demuestra que cuando hay coordinación efectiva entre instituciones, los resultados son contundentes.

Se reforzó la vigilancia con 759 elementos adicionales y más de 300 patrullas en tramos críticos, pero esto fue en zonas específicas. Necesitamos que este nivel de despliegue se replique en las principales rutas que utilizan nuestros connacionales.

Estados como Tamaulipas ya están tomando medidas. El secretario de Seguridad Pública estatal anunció el refuerzo de vigilancia en carreteras con cerca de 3 mil elementos desplegados en distintos puntos de la entidad, garantizando protección las 24 horas. Este es el tipo de acciones que necesitamos ver replicadas a nivel nacional.

Las familias mexicanas merecen pasar estas fiestas en paz. Los trabajadores que se han partido el lomo todo el año en tierras lejanas merecen llegar a casa con sus regalos intactos y sus vidas seguras.

Las madres que esperan con ansias a sus hijos merecen saber que las autoridades están cuidando su camino de regreso. Resulta imperativo que las instituciones de seguridad federales, estatales y municipales sumen esfuerzos en un frente común.

La Secretaría de la Defensa Nacional, la Secretaría de Marina, la Guardia Nacional y las corporaciones de seguridad locales deben coordinarse para garantizar que ninguna carretera sea tierra de nadie, que ningún paisano tenga que viajar con miedo, y que estas fiestas se-

an verdaderamente un tiempo de alegría y no de tragedia.

Este exhorto no es un capricho legislativo. Es una necesidad real, urgente y sentida por millones de mexicanas y mexicanos que sólo quieren llegar a casa para abrazar a los suyos.

Es nuestra responsabilidad como representantes populares asegurar que el Estado mexicano cumpla con su obligación fundamental: proteger la vida, la integridad y el patrimonio de todas las personas en territorio nacional.

Por lo anteriormente expuesto, sometemos a consideración de esta honorable asamblea la siguiente proposición con

Punto de Acuerdo

Único. La Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión exhorta respetuosamente a la Secretaría de la Defensa Nacional, a la Secretaría de Marina, a la Guardia Nacional, así como a las corporaciones de seguridad estatales y municipales para que realicen operativos en las carreteras de México, con el fin de proteger a las y los connacionales y sus bienes en su regreso a casa durante las fechas decembrinas.

Palacio Legislativo de San Lázaro, sede de la Comisión Permanente, a 7 de enero de 2026.

Diputada Fuensanta Guadalupe Guerrero Esquivel
(rúbrica)

CON PUNTO DE ACUERDO, PARA EXHORTAR A DIVERSAS AUTORIDADES A INFORMAR A ESTA SOBERANÍA Y HACER PÚBLICO LOS ESTUDIOS DE IMPACTO AMBIENTAL, LOS PROYECTOS EJECUTIVOS Y EL ANÁLISIS DEL COSTO BENEFICIO Y VIABILIDAD DE LOS PROYECTOS DE INVERSIÓN FERROVIARIO ANUNCIADOS PARA EL 2026, Y PARA QUE SE SUSPENDAN DICHS PROYECTOS FERROVIARIOS HASTA QUE SE GARANTICE SU VIABILIDAD FINANCIERA, PRESUPUESTAL, FUNCIONAL Y SU EJECUCIÓN ESPECIALIZADA, SUSCRITA POR EL DIPUTADO RUBÉN IGNACIO MOREIRA VALDEZ Y LOS SENADORES ALMA CAROLINA VIGGIANO AUSTRIA Y MANUEL AÑORVE BAÑOS, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PRI

Quienes suscriben, diputado Rubén Ignacio Moreira Valdez y los senadores Alma Carolina Viggiano Austria y Manuel Añorve Baños, integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional en la LXVI Legislatura de la Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 58, 59 y 60 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, someten a consideración de esta honorable asamblea proposición con punto de acuerdo de urgente resolución, al tenor de los siguientes

Considerandos

El Poder Ejecutivo federal ha anunciado que en 2026 presentará un programa de mayor inversión pública que incluirá un esquema de inversión mixta para impulsar el desarrollo de infraestructura del país. En dicho plan se priorizarán las obras enfocadas en trenes, carreteras, proyectos hídricos y de vivienda, además se anunció la creación de un Consejo de promoción de Inversiones¹ y en términos generales el Gobierno federal tiene la intención de acelerar la inversión en infraestructura del país, entre los anuncios publicados se encuentran los siguientes:

Proyectos ferroviarios prioritarios

- Se están desarrollando varias líneas ferroviarias, incluyendo Ciudad de México-Pachuca (57.56 kilómetros -km), Ciudad de México-Querétaro (226 km) y Saltillo-Nuevo Laredo (398 km).
- La construcción está a cargo del Agrupamiento de Ingenieros Felipe Ángeles, con un enfoque en la in-

fraestructura para el movimiento de carga y pasajeros.

- Se han generado más de 19 mil empleos en total, con múltiples frentes de construcción activos.

Avances en construcción

- La vía Ciudad de México-Pachuca tiene un avance de 13.70 por ciento, mientras que la Ciudad de México-Querétaro presenta 5.65 por ciento de progreso.
- Las actividades incluyen la cimentación, construcción de viaductos, y conformación de terraplenes y caminos de servicio.

Inicios de estudio de ingeniería básica

- En primera etapa se realizan estudios para la ruta Querétaro-Irapuato y Saltillo-Nuevo León.
- En segunda etapa se tienen registradas las rutas Irapuato-Guadalajara, Querétaro-San Luis Potosí, San Luis Potosí-Salttillo y Mazatlán-Los Mochis.



Frente a estos nuevos proyectos de inversión ferroviaria, es importante que el Poder Legislativo conozca si estos son viables y sostenibles, considerando que la totalidad de las obras emprendidas por la pasada y esta administración han demostrado ser presupuestalmente insostenibles, presupuestalmente inviables, con daños irreparables al medio ambiente y sobre todo operar estas mega obras sigue costando más a las y los mexicanos, pues requieren subsidios públicos para mantenerlos a flote.

Las principales obras emblemáticas del sexenio de Andrés Manuel López Obrador –Tren Maya, Refinería de Dos Bocas y el Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles (AIFA)– registraron en conjunto un sobrecosto de 673 mil millones de pesos, de acuerdo con un análisis de la organización México Evalúa.²

La organización subraya la magnitud del desvío presupuestal al señalar que este monto equivale a:

- **336 veces** el presupuesto total de inversión destinado a **ciencia, tecnología e innovación** durante todo el sexenio (2 mil millones de pesos).
- **8.7 veces** el presupuesto de inversión del **sector agropecuario** (77 mil millones de pesos).

Tren Maya: es la obra con el mayor impacto presupuestal. El costo pasó de un estimado inicial de 197 mil millones de pesos a 544 mil millones de pesos al final del sexenio, lo que representa un sobrecosto de 176 por ciento. El incremento fue progresivo: a mitad del sexenio ya alcanzaba los 242 mil millones, evidenciando una constante falta de control y planeación financiera.

Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles (AIFA): aunque el costo de construcción fue de 89 mil millones de pesos, ligeramente menor a los 96 mil millones originalmente previstos, el análisis incorpora el costo de la cancelación del Aeropuerto de Texcoco, que ascendió a 146 mil millones de pesos. En conjunto, el gasto total fue de 253.3 mil millones de pesos, lo que implica un sobrecosto real de 145 por ciento. México Evalúa enfatiza que el gobierno gastó el equivalente a un aeropuerto nuevo en cancelar uno que nunca se construyó, sin beneficios económicos ni sociales.

A lo anterior debe agregarse el reportaje de Antonio López Cruz respecto a los costos y traslados de la aerolínea,³ en el cual se advierten los siguientes datos:

- Mexicana de Aviación ha implicado un gasto superior a los 20 mil millones de pesos para el Gobierno federal, de los cuales más de 6 mil millones ya han sido ejercidos en la compra de la marca, subsidios operativos y aeronaves prestadas en comodato por la Secretaría de la Defensa Nacional.

- El compromiso financiero más alto corresponde a un contrato por 750 millones de dólares (alrededor de 15 mil millones de pesos) para la compra de 20 aviones Embraer E192, cuya entrega y pago se distribuye entre 2024 y 2027.

- Durante los primeros dos meses de 2025, la aerolínea presentó una baja participación en el mercado, con cifras muy reducidas en comparación con otras compañías del sector.

- En enero de 2025, Mexicana transportó apenas 33 mil 325 pasajeros, frente a más de un millón de Aeroméxico, casi dos millones de Viva Aerobús y 1.7 millones de Volaris.

- En febrero, la cifra cayó casi 50 por ciento, movilizándose sólo 19 mil 987 pasajeros, mientras sus competidores mantuvieron promedios superiores al millón de traslados mensuales.

- Comparando con el mismo bimestre del año anterior, Mexicana apenas alcanzó 29 mil 791 pasajeros, frente a los millones de usuarios transportados por las otras tres aerolíneas nacionales.

- En 2024, la empresa comenzó con un presupuesto asignado de 119 millones de pesos, pero recibió ampliaciones presupuestales que elevaron su gasto anual a más de 2 mil millones de pesos.

- El incremento se explica en gran medida por el inicio del contrato con Embraer, que implicó un pago inicial de 80 millones de dólares en 2024, con pagos programados de 212 millones en 2025, 243 millones en 2026 y 215 millones en 2027.

- Aunque en el Presupuesto de Egresos se le asignaron originalmente 19.5 millones de pesos, se anticipa que Hacienda vuelva a realizar ajustes este año para cumplir con los compromisos de pago establecidos en el contrato de adquisición de aeronaves.

Refinería de Dos Bocas: tuvo una estimación inicial cercana a **211 mil millones de pesos**, pero su costo se elevó hasta **398 mil millones de pesos**. Además, a agosto de 2024, la refinería **operaba apenas al 50 por ciento de su capacidad**, lo que cuestiona no sólo su costo final, sino su viabilidad operativa y rentabilidad.

En resumen, estos proyectos no sólo han sido financieramente inviables, requiriendo inyecciones millonarias continuas, sino que además han carecido de planeación técnica y transparencia suficientes. Prácticas como iniciar obras sin estudios ambientales ni proyectos ejecutivos completos han resultado en impactos negativos y sobre costos que terminamos pagando todos.

Al día de hoy, estas megaobras siguen representando un peso presupuestario: por ejemplo, tan solo en 2024, las empresas paraestatales vinculadas a Fuerzas Armadas (que incluyen Tren Maya, AIFA, Mexicana, etcétera) tuvieron que ser subvencionadas con 20 mil 998 millones de pesos para cubrir sus pérdidas, perdiendo recursos públicos a un ritmo de 15 millones de pesos diarios.⁴ Con este contexto, resulta preocupante que se pretendan lanzar nuevas inversiones multimillonarias sin antes demostrar su viabilidad, planificar adecuadamente su ejecución y garantizar su sostenibilidad económica y ambiental.

Si bien, las obras anunciadas para 2026 persiguen “objetivos de desarrollo”, no se puede negar que frente a esta administración representan compromisos financieros y operativos de gran magnitud que podrían repetir los vicios de las obras previas si no se conducen con total transparencia y rigor técnico. La pregunta obligada sería si estas obras son viables y sostenibles o se convertirán en cargas presupuestales para las y los mexicanos. Particularmente preocupa:

- **Viabilidad y sustentabilidad financiera:** no se han presentado hasta ahora análisis públicos detallados de **costo-beneficio** para cada proyecto. Obras como el Tren Maya o la refinería Dos Bocas mostraron que las proyecciones optimistas iniciales **subestimaron los costos reales** en cientos de miles de millones, por ello, es imperativo conocer **cuál es la inversión estimada real** para cada nueva obra de 2026, las fuentes de financiamiento y si habrá participación privada o todo recae en el erario. También debe esclarecerse si estas inversiones generarán retornos económicos tangibles o si serán **proyectos de gasto y subsidios permanentes**. Sin esta información, no es posible asegurar que los proyectos sean financieramente sostenibles o que no comprometerán otros rubros de próximos presupuestos.

• **Sustentabilidad ambiental y social:** cada proyecto de infraestructura mayor conlleva impactos ambientales que deben evaluarse previamente. Sin embargo, la administración pasada optó por acelerar obras declarando su “seguridad nacional” para evadir trámites ambientales, resultando en daños ecológicos significativos (deforestación, afectación de acuíferos, desplazamiento de fauna y comunidades) en proyectos como el Tren Maya. A pesar de que la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las mismas obliga a presentar dichos estudios. En los nuevos proyectos anunciados es necesario conocer si se han realizado ya las manifestaciones de impacto ambiental (MIA) correspondientes y consultado a las comunidades locales. El Corredor Interoceánico atraviesa zonas de alta biodiversidad y población indígena; cualquier expansión sin las debidas medidas mitigará su viabilidad a largo plazo y podría violar derechos humanos, como ha sido señalado en el caso del Tren Maya.

• **Planeación técnica y transparencia:** la ausencia de proyectos ejecutivos detallados antes de arrancar las obras fue uno de los errores de las megaobras anteriores. Por ejemplo, en el Tren Maya el trazo se modificó varias veces sobre la marcha y hubo deficiente planeación detectada por la Auditoría Superior de la Federación (ASF),⁵ derivando en retrasos y sobre costos. Para los nuevos proyectos de 2026, se desconoce si existen ya proyectos ejecutivos terminados (planos, estudios de ingeniería, calendarización, etcétera) y si éstos han sido hechos públicos. La transparencia exige que dichos documentos base se den a conocer, de forma que expertos independientes puedan evaluar su solidez. La falta de un proyecto ejecutivo claro puede llevar a decisiones improvisadas, mala calidad en la construcción o incluso desvíos de recursos, como se documentó con la aparición de irregularidades y pagos indebidos en la construcción del Tren Maya. Asimismo, preocupa la opacidad sobre la conducción de estas obras: muchas estarán a cargo de la Secretaría de la Defensa Nacional (Sedena) o la Secretaría de Marina (Semar) que operan con menor escrutinio público, o vía empresas estatales de nueva creación. Es necesario establecer mecanismos de rendición de cuentas desde el inicio, para evitar que se oculten costos reales, se inflen presupuestos o se malgasten recursos sin que el Legislativo y la ciudadanía lo sepan a tiempo.

En virtud de lo anterior, y considerando que aún cargamos en el presupuesto los costos de las megaobras en curso, resulta inadmisibles que se pretenda emprender nuevos proyectos multimillonarios bajo la opacidad. No podemos aprobar a ciegas inversiones de tal magnitud sin asegurarnos de que no serán otro fracaso costoso. Por ello, es responsabilidad del Poder Legislativo exigir información completa y veraz sobre estos proyectos antes de que avancen. Sólo con transparencia y planeación sólida podremos prevenir que las “obras emblemáticas” de hoy se conviertan en los elefantes blancos de mañana.

Asimismo, no podemos dejar de señalar los recientes incidentes ferroviarios ocurridos en obras estratégicas del actual modelo de infraestructura confirman los riesgos de ejecutar proyectos sin planeación técnica integral, supervisión adecuada y controles de seguridad robustos. El descarrilamiento del Tren Interoceánico del Istmo de Tehuantepec, ocurrido en la localidad de Nizanda, en el estado de Oaxaca, que dejó un saldo de 14 personas fallecidas y 98 personas lesionadas, evidenció fallas graves en la operación ferroviaria, mantenimiento de vías y protocolos de seguridad, a pesar de tratarse de un proyecto considerado prioritario y administrado por dependencias federales. Este hecho no sólo puso en riesgo la integridad de trabajadores y usuarios, sino que también generó cuestionamientos sobre la calidad de la infraestructura, la supervisión técnica y la urgencia con la que se han puesto en operación obras aún inconclusas.

De igual forma, el descarrilamiento del Tren Maya, en la estación de Izamal, registrado en el estado de Yucatán, vinculado a la operación ferroviaria asociada a proyectos de conectividad en el sureste del país, refuerza la preocupación sobre la improvisación técnica, la falta de pruebas operativas suficientes y la ausencia de evaluaciones integrales de riesgo.

Estos accidentes no pueden ser considerados hechos aislados, sino síntomas de un patrón estructural en el que la premura política por inaugurar obras ha prevalecido sobre la seguridad, la planeación y la sostenibilidad de largo plazo. Resulta particularmente grave que, pese a estos antecedentes, se anuncien nuevas inversiones ferroviarias sin que el Ejecutivo haya transparentado los estudios técnicos, proyectos ejecutivos y análisis de viabilidad que garanticen que no se repeti-

rán estos errores con consecuencias potencialmente más graves.

Honorable Asamblea

La solicitud de información planteada se encuentra plenamente fundada en el marco constitucional y legal vigente.

El artículo 93 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos reconoce la facultad del Congreso de la Unión para requerir información y exigir la comparecencia de autoridades, como parte de su función de control democrático y vigilancia del gasto público.

A su vez, la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, en su artículo 34, establece la obligación del Ejecutivo de transparentar los proyectos de inversión, así como de acreditar su rentabilidad social y sostenibilidad financiera mediante estudios de costo-beneficio.

En este contexto, resulta política y presupuestalmente irresponsable anunciar un nuevo paquete de inversiones multimillonarias sin que el Poder Legislativo, como órgano de control y equilibrio constitucional, cuente con la información mínima indispensable para evaluar su viabilidad financiera, sostenibilidad ambiental y racionalidad técnica. La experiencia reciente demuestra que las llamadas *obras emblemáticas* se han convertido en cargas permanentes para el erario, sostenidas artificialmente mediante subsidios públicos, ampliaciones presupuestales discrecionales y esquemas de opacidad que impiden la rendición de cuentas.

No se trata de oponerse al desarrollo ni a la inversión pública, sino de evitar que se repita un modelo fallido que ha privilegiado la improvisación sobre la planeación, la propaganda sobre la evaluación técnica y la opacidad sobre la transparencia. El país no puede seguir normalizando que proyectos de infraestructura inicien sin estudios ambientales concluidos, sin proyectos ejecutivos públicos y sin análisis costo-beneficio verificables, para después justificar sobrecostos, retrasos y fracasos operativos con recursos que deberían destinarse a salud, educación, agua, energía limpia o ciencia.

El Congreso de la Unión no puede ser un espectador pasivo ni un simple aprobador automático de decisiones que comprometen el presupuesto de esta y de futuras generaciones. Permitir que nuevas obras avancen sin claridad, información y control parlamentario sería renunciar a la función constitucional de vigilancia del gasto público y repetir los errores que hoy tienen a México financiando elefantes blancos.

Por ello, antes de autorizar, asignar o comprometer recursos públicos, es indispensable que el Ejecutivo federal rinda cuentas claras, completas y públicas.

Sólo así se podrá determinar si las inversiones anunciadas para 2026 representan verdaderos motores de desarrollo o si, por el contrario, se encaminan a convertirse en nuevas cargas presupuestales que seguirán pagando las y los mexicanos durante décadas.

Por estas razones se somete a consideración de esta honorable asamblea la siguiente proposición con

Puntos de Acuerdo

Primero. La Comisión Permanente del honorable Congreso de la Unión exhorta respetuosamente a al Poder Ejecutivo federal para que, a través de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, la Secretaría de la Defensa Nacional, la Secretaría de Marina y el titular de la Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario, informen a esta soberanía y, asimismo, hagan pública de manera inmediata la documentación e información relativa a los nuevos proyectos de inversión ferroviaria, incluyendo de manera pormenorizada:

1. Estudios de impacto ambiental de cada una de las nuevas obras de infraestructura, con sus respectivos dictámenes, autorizaciones y medidas de mitigación en cumplimiento de lo dispuesto por la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente. En particular, que se detalle el estado de las manifestaciones de impacto ambiental (MIA).

2. Los proyectos ejecutivos completos de dichas obras—es decir, los planes maestros, estudios técnicos, ingeniería de detalle, calendarios de ejecución y presupuestos estimados— que permitan conocer la planificación técnica con la que se pretende llevar a

cabo cada proyecto, conforme a las disposiciones aplicables. Esto con el fin de verificar que cuentan con una programación adecuada y evitar improvisaciones que deriven en sobrecostos o modificaciones sustantivas posteriores.

3. Los análisis de costo-beneficio y estudios de rentabilidad socioeconómica de cada nueva inversión de infraestructura, transparentando las proyecciones oficiales sobre los beneficios, frente a los costos totales estimados, incluyendo costos de construcción, operación, mantenimiento a largo plazo y eventuales subsidios, conforme a lo dispuesto en la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria. Estos estudios deben fundamentar la viabilidad económica de dichos proyectos.

4. Los estudios técnicos de seguridad operativa, mantenimiento y gestión integral de riesgos, así como los protocolos de supervisión y conservación de vías, mediante los cuales se garantice la operación segura de los nuevos proyectos y que estos fueron supervisados por personas especialistas en la materia, con la finalidad de prevenir incidentes y descarrilamientos, como los ocurridos en Yucatán y Oaxaca, asegurando que las obras no serán puestas en operación sin haber cumplido con pruebas técnicas, certificaciones y estándares de seguridad suficientes para proteger la integridad de las personas, los bienes públicos y la continuidad del servicio ferroviario.

Segundo. La Comisión Permanente del honorable Congreso de la Unión exhorta respetuosamente al Poder Ejecutivo federal por conducto de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, la Secretaría de la Defensa Nacional, la Secretaría de Marina y el titular de la Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario, para que se suspenda la ejecución de todos los proyectos ferroviarios, hasta en tanto no se garantice su viabilidad financiera, presupuestal, funcional y ejecución especializada.

Notas

1 Sheinbaum alista programa de inversión con esquema mixto y obras estratégicas para 2026

2 AIFA, Dos Bocas y Tren Maya registraron un sobrecosto de 673 mil millones de pesos, acusa ONG | LatinUS

3 Tras 2 años y 20 mil mdp, Mexicana no levanta el vuelo | El Universal

4 No le salen las cuentas a la 4T: AIFA, Tren Maya y Mexicana de Aviación pierden 5 mil 612 mdp – El Financiero

5 ASF encuentra nuevas irregularidades y desvíos financieros en la construcción del Tren Maya | LatinUS

Palacio Legislativo de San Lázaro, sede de la
Comisión Permanente, a 7 de enero de 2026.

Diputado Rubén Ignacio Moreira Valdez (rúbrica)

Senadores: Carolina Viggiano Austria, Manuel Añorve Baños (rúbricas).

CON PUNTO DE ACUERDO, PARA EXHORTAR A DIVERSAS AUTORIDADES A SUSPENDER LA OPERACIÓN DEL TREN MAYA, SUSCRITA POR EL DIPUTADO RUBÉN IGNACIO MOREIRA VALDEZ Y LOS SENADORES ALMA CAROLINA VIGGIANO AUSTRIA Y MANUEL AÑORVE BAÑOS, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PRI

Quienes suscriben, diputado Rubén Ignacio Moreira Valdez, y los senadores Alma Carolina Viggiano Austria y Manuel Añorve Baños, integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional en la LXVI Legislatura de la Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 58, 59 y 60 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, someten a consideración de esta honorable asamblea proposición con punto de acuerdo de urgente resolución, al tenor de los siguientes

Considerandos

En diciembre de 2020, durante el gobierno del ex presidente Andrés Manuel López Obrador la Marina y el Ejército comenzaron a ser utilizados para actividades distintas a la de su naturaleza orgánica. Esto es porque a pesar de que las Fuerzas Armadas fueron creadas para defender a la nación, éstas iniciaron trabajos de construcción, operación y administración de aeropuertos y ferrocarriles.

Fue así como se anunció la construcción de los Proyectos Ferroviarios 2018-2050, que planta la necesidad de construir más de tres mil kilómetros de vías férreas. A pesar de que los trenes han sido una de las grandes banderas del gobierno anterior y del actual, desde sus inicios se observaron irregularidades que ponen en entredicho la viabilidad e incluso la seguridad de éstos.

A decir verdad, de acuerdo con la Auditoría Superior de la Federación (ASF), durante la Cuenta Pública de 2020 se identificaron irregularidades en la construcción del Tren Maya por más de mil cuarenta y cuatro millones de pesos, entre las que se destacan transferencias irregulares de recursos del Fondo Nacional de Fomento al Turismo (Fonatur) al tren para servicios y suministros.¹

Para 2022 se volvieron a detectar más irregularidades por un total de 785 millones de pesos en siete de los ocho tramos que revisaron, entre los que se observó sobrecostos, pagos indebidos y la compra de un terreno que no fue utilizado para el tren.²

Además de los posibles actos de corrupción, la construcción del tren también dejó ver la falta de experiencia y capacidad para la realización de obras de ingeniería civil, pues la auditoría también evidenció que la construcción del tren inició de manera improvisada, sin estudios de factibilidad y sin una programación clara por lo que se generaron sobrecostos y problemas técnicos.

Por si fuera poco, el Órgano Interior de Control de Fonatur señaló que el tramo 5 sur contaba con deficiencias en la implementación del programa de gestión hídrica y vulnerando la fauna de la zona, lo que provocó graves afectaciones al medio ambiente y violaciones a los tratados nacionales e internacionales en la materia

de los que México es parte. De hecho, la Procuraduría Federal del Medio Ambiente (Profepa) determinó que existe contaminación por cemento en varias cuevas y cenotes de un acuífero que se encuentra entre Playa del Carmen y Tulum. Además, también detectaron la modificación topoforme de las cavernas y extracción de agua sin permiso, así como relleno y sepultamiento de material pétreo de cavernas.³

Todo lo anterior revela la falta de experiencia, capacidad y cuidado para la realización de obras civiles, a la par que también permiten advertir que el tren cuenta con diversas deficiencias que pueden poner en riesgo la integridad de las personas pasajeras, tanto es así que desde su inauguración hasta la fecha ya lleva cuatro descarrilamientos.

El primero tuvo lugar el 25 de marzo de 2024 en Tixkokob, cuando el carro se salió de las vías al ingresar a la estación circulando a baja velocidad, debido a una falla en la fijación mecánica en el cambio de vía. Tan sólo un mes después, el 16 de abril de 2024 en Izamal, se reportó un segundo descarrilamiento que afectó la operatividad de los trenes.

Posteriormente, en agosto de 2024, nuevamente en Izamal, se produjo un segundo descarrilamiento. Finalmente 13 de agosto de 2025, por tercera vez en Izamal, un tren se salió de la vía, generando daños materiales a los usuarios.⁴

Es importante enfatizar que el tren fue inaugurado en diciembre de 2023, por lo que la primera falla se produjo tan sólo tres meses después de haber iniciado operaciones, además se destacan que ya se han producido de manera reiterada descarrilamientos en el tramo de Izamal sin que hasta la fecha se hayan realizado estudios o análisis sobre el problema que podría existir en ese tramo.

De igual forma hay que destacar que no es el único proyecto ferroviario a cargo de la Secretaría de la Defensa o la Secretaría de Marina que ha presentado este tipo de situaciones, pues el pasado 28 de diciembre de 2025 se registró un terrible accidente en la Línea Z del Tren Interoceánico del Istmo de Tehuantepec. Que cobró la vida de 14 pasajeros cuando el tren salió de las vías y cayó por un talud de más de 6 metros.⁵

Ante los acontecimientos observados, queda claro que la operatividad de los trenes es deficiente y las vías presentan diversas problemáticas, es precisamente por lo anterior que este punto de acuerdo considera pertinente suspender la operación del Tren Maya a fin de realizar los estudios necesarios y poder así prevenir un accidente como el que ya ocurrió en el Istmo.

Por lo anterior se presenta la siguiente proposición con

Puntos de Acuerdo

Primero. La Comisión Permanente del honorable Congreso de la Unión exhorta a la Secretaría de la Defensa Nacional, a la Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario, a la Dirección General del Grupo Aeroportuario, Ferroviario y de Servicios Auxiliares y Conexos Olmeca-Maya-Mexica, SA de CV y a Tren Maya, SA de CV, a realizar pruebas, inspecciones y revisiones para verificar el estado y seguridad de las vías férreas por donde circula, así como de la totalidad de la infraestructura, material rodante, sistemas de control, entre otros, cuyos resultados estén avalados por especialistas certificados, sean públicos y garanticen que todo funcionará de manera integrada y segura, y que las operaciones de dicho tren se realizarán bajo estrictas condiciones de protección para los usuarios.

Segundo. La Comisión Permanente del honorable Congreso de la Unión exhorta a la Secretaría de la Defensa Nacional, a la Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario, a la Dirección General del Grupo Aeroportuario, Ferroviario y de Servicios Auxiliares y Conexos Olmeca-Maya-Mexica, SA de CV y a Tren Maya, SA de CV, a suspender la operación del Tren Maya hasta en tanto no se realicen pruebas, inspecciones y revisiones para verificar el estado y seguridad de las vías férreas por donde circula, así como de la totalidad de la infraestructura, material rodante, sistemas de control, entre otros, cuyos resultados estén avalados por especialistas certificados, sean públicos y garanticen que todo funcionará de manera integrada y segura, y que las operaciones de dicho tren se realizarán bajo estrictas condiciones de protección para los usuarios.

Notas

1 <https://www.jornada.com.mx/notas/2022/02/20/politica/asf-de-tecta-anomalias-por-mas-de-mil-44-mdp-en-obras-de-tren-maya/>

2 <https://politica.expansion.mx/mexico/2024/02/24/improvisaciones-pagos-indebidos-sobrecosto-lo-que-la-asf-detecta-en-tren-maya>

3 <https://www.eleconomista.com.mx/estados/Confirma-Profepa-contaminacion-de-cenotes-por-derrama-de-cemento-en-tramo-5-sur-del-Tren-Maya-20240429-0071.html>

4 <https://energiaahoy.com/nacional/tren-maya-cuantos-accidentes-ha-tenido-desde-su-inauguracion/#:~:text=Accidentes%20registrados%20del%20Tren%20Maya,estaci%C3%B3n%20circulando%20a%20baja%20velocidad.>

5 <https://transporte.mx/accidente-del-tren-interoceanico-en-oaxaca-la-tragedia-que-sacude-al-proyecto-ferroviario-de-sheinbaum/>

Palacio Legislativo de San Lázaro, sede de la
Comisión Permanente, a 7 de enero de 2026.

Diputado Rubén Ignacio Moreira Valdez (rúbrica)

Senadores: Carolina Viggiano Austria, Manuel Añorve Baños (rúbricas).

CON PUNTO DE ACUERDO, PARA EXHORTAR A DIVERSAS AUTORIDADES A IMPLEMENTAR DE MANERA INMEDIATA ACCIONES EMERGENTES QUE PERMITAN RESTABLECER EL SUMINISTRO DE AGUA POTABLE A LA POBLACIÓN AFECTADA; GARANTIZAR EL ABASTO ALTERNO DE AGUA POTABLE MEDIANTE MECANISMOS SEGUROS, SUFICIENTES Y OPORTUNOS MIENTRAS SE NORMALIZA EL SERVICIO; Y DISEÑAR Y EJECUTAR UN PROGRAMA INTEGRAL DE REHABILITACIÓN, MODERNIZACIÓN Y FORTALECIMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA HIDRÁULICA DE ACAPULCO, CON CRITERIOS DE RESILIENCIA ANTE FENÓMENOS NATURALES, A CARGO DEL SENADOR MANUEL AÑORVE BAÑOS, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PRI

El que suscribe, senador Manuel Añorve Baños, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional en el Senado de la República, con fundamento en los artículos 58 y 60, del Regla-

mento para el Gobierno Interior del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, somete a consideración de esta honorable asamblea proposición con punto de acuerdo al tenor de las siguientes

Consideraciones

1. El 2 de enero de 2026 se registró un sismo de magnitud 6.5 con epicentro en el estado de Guerrero, el cual ocasionó afectaciones relevantes en la infraestructura estratégica del municipio de Acapulco de Juárez.

2. Como consecuencia de dicho evento, los principales sistemas de captación y bombeo de agua potable que abastecen al puerto de Acapulco –Papagayo I, Papagayo II y Lomas de Chapultepec– quedaron fuera de operación, derivado de la interrupción del suministro de energía eléctrica y posibles daños a la infraestructura hidráulica, dejando sin servicio de agua potable a amplios sectores de la población.

3. La falta de acceso al agua potable representa un riesgo inmediato para la salud pública, la higiene, la atención médica, la actividad económica y la seguridad de las familias, particularmente en un contexto de emergencia posterior a un fenómeno natural.

4. El derecho humano al acceso al agua potable está reconocido en el artículo 4o. de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, por lo que el Estado tiene la obligación de garantizar su disponibilidad y continuidad, especialmente en situaciones de desastre.

5. Resulta indispensable una respuesta inmediata, coordinada y eficaz entre los tres órdenes de gobierno y las dependencias responsables, a fin de restablecer el servicio y fortalecer la infraestructura hidráulica de Acapulco para prevenir futuras interrupciones.

Por lo anteriormente expuesto, se considera procedente exhortar la siguiente proposición con

Punto de Acuerdo

Único. La Comisión Permanente del Congreso de la Unión exhorta respetuosamente a la Comisión Nacional del Agua (Conagua), a la Comisión Federal de Electricidad (CFE) y a los gobiernos del estado de

Guerrero y del municipio de Acapulco de Juárez, para que:

I. Implementen de manera inmediata acciones emergentes que permitan restablecer el suministro de agua potable a la población afectada;

II. Garanticen el abasto alternativo de agua potable mediante mecanismos seguros, suficientes y oportunos mientras se normaliza el servicio; y

III. Diseñen y ejecuten un programa integral de rehabilitación, modernización y fortalecimiento de la infraestructura hidráulica de Acapulco, con criterios de resiliencia ante fenómenos naturales.

Palacio Legislativo de San Lázaro, sede de la Comisión Permanente, a 7 de enero de 2026.

Senador Manuel Añorve Baños (rúbrica)

CON PUNTO DE ACUERDO, POR EL QUE SE CONDENA LA CRIMINALIZACIÓN DE LA PROTESTA SOCIAL EN EL ESTADO DE MICHOACÁN, SE EXIGE JUSTICIA EN EL CASO DE RAÚL MEZA Y SE DEMANDA SU INMEDIATA LIBERACIÓN, SUSCRITA POR SENADORAS Y SENADORES INTEGRANTES DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PRI

Quienes suscriben, senadoras y senadores Alejandro Moreno Cárdenas, Manuel Añorve Baños, Alma Carolina Viggiano Austria, Pablo Guillermo Angulo Briceño, Cristina Ruíz Sandoval, Rolando Rodrigo Zapata Bello, Claudia Edith Anaya Mota, Miguel Ángel Riquelme Solís, Mely Romero Celis, Paloma Sánchez Ramos, Ángel García Yáñez, Karla Guadalupe Toledo Zamora y Anabell Ávalos Zempoalteca, integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional en la LXVI Legislatura del honorable Congreso de la Unión, con fundamento en los artículos 58 y 60 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso General de los Estados Unidos Mexica-

nos, someten a consideración de esta honorable asamblea proposición con punto de acuerdo al tenor de la siguiente

Exposición de Motivos

La protesta social constituye uno de los pilares fundamentales de cualquier sistema democrático. A través de ella, la ciudadanía expresa inconformidades, exige rendición de cuentas y visibiliza problemáticas que las instituciones han sido incapaces de resolver. En un estado constitucional de derecho, la manifestación pacífica no sólo es legítima, sino indispensable para la corrección de los excesos del poder y el fortalecimiento de la vida pública.

La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos reconoce de manera expresa la libertad de expresión, de prensa, de reunión y de manifestación pacífica, derechos que se encuentran además reforzados por diversos instrumentos internacionales en materia de derechos humanos, entre ellos la Convención Americana sobre Derechos Humanos y el Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos. Estos ordenamientos obligan a todas las autoridades, en el ámbito de sus competencias, a respetar, proteger y garantizar el ejercicio pleno de dichos derechos, sin criminalizarlos ni perseguirlos.

En el estado de Michoacán, el contexto de violencia estructural, inseguridad persistente y debilitamiento institucional ha generado un clima de profunda indignación social. El asesinato del presidente municipal de Uruapan, Carlos Manzo, marcó un punto de quiebre para amplios sectores de la población, particularmente para jóvenes que, ante la ausencia de resultados gubernamentales frente al crimen y la impunidad, decidieron salir a las calles para exigir un alto a la violencia y un cambio en la conducción del Gobierno estatal.

Lejos de atender las causas de la inconformidad social, el gobierno de Michoacán optó por una respuesta autoritaria. En ese contexto, Raúl Meza, ciudadano que participó en dichas manifestaciones, fue detenido, criminalizado y privado de su libertad por ejercer su derecho a la protesta. Su única “conducta reproachable” fue alzar la voz y expresar consignas políticas dirigidas al titular del Poder Ejecutivo estatal, entre ellas “¡Fuera Bedolla!”, expresión que se encuentra plena-

mente protegida por la libertad de expresión en una sociedad democrática.

Resulta particularmente grave que, derivado de estos hechos, Raúl Meza enfrente un proceso penal en el que se pretende imponerle penas que alcanzarían hasta 22 años de prisión, sanción absolutamente desproporcionada y carente de razonabilidad, que no guarda relación con los hechos imputados y que evidencia un uso instrumental del derecho penal como mecanismo de castigo ejemplar y disuasión política.

Más aún, existen señalamientos de tortura y tratos crueles, inhumanos o degradantes durante su detención y reclusión, lo cual, de confirmarse, constituiría una violación grave a los derechos humanos y a las obligaciones internacionales del Estado mexicano. La tortura, además de ser un delito, invalida cualquier actuación ministerial y judicial que de ella derive, y no puede ser tolerada bajo ninguna circunstancia.

El encarcelamiento de Raúl Meza no puede analizarse como un hecho aislado, sino como parte de una tendencia preocupante de criminalización de la disidencia, en la que la protesta social es tratada como una amenaza al poder político y no como una manifestación legítima de participación ciudadana. Este tipo de prácticas remiten a esquemas autoritarios que México ha jurado no repetir y que resultan incompatibles con un régimen democrático.

El miedo a la protesta, la persecución de quienes disienten y el uso del aparato estatal para silenciar voces críticas revelan una grave debilidad institucional y una incapacidad para gobernar con diálogo, legalidad y respeto a los derechos humanos. En lugar de atender la violencia que aqueja a Michoacán, se reprime a quienes la denuncian.

Por estas razones, este Poder Legislativo tiene la responsabilidad ética, política y constitucional de pronunciarse con claridad. Guardar silencio frente a la existencia de presos por motivos políticos equivale a normalizar la represión y renunciar a la defensa de las libertades públicas. La justicia no puede confundirse con venganza, ni el orden público con la imposición del miedo.

Raúl Meza debe ser liberado. La protesta social no es un delito. En México no debe haber presos políticos.

Por lo anteriormente expuesto, se somete a consideración del pleno la siguiente proposición con

Puntos de Acuerdo

Primero. La Comisión Permanente del honorable Congreso de la Unión condena la criminalización de la protesta social en el estado de Michoacán y manifiesta su más enérgico rechazo al uso del sistema penal como instrumento de represión política contra ciudadanos que ejercen su derecho a la libre expresión y manifestación pacífica.

Segundo. La Comisión Permanente del honorable Congreso de la Unión exhorta al Gobierno del Estado de Michoacán y a la Fiscalía General del Estado a garantizar el debido proceso, cesar toda persecución política y ordenar la inmediata liberación de Raúl Meza, así como a investigar de manera exhaustiva las denuncias de tortura y violaciones a derechos humanos relacionadas con su detención y encarcelamiento.

Palacio Legislativo de San Lázaro, sede de la Comisión Permanente, a 7 de enero de 2026.

Senadores: Alejandro Moreno Cárdenas, Manuel Añorve Baños, Alma Carolina Viggiano Austria, Pablo Guillermo Angulo Briceño, Cristina Ruíz Sandoval, Rolando Rodrigo Zapata Bello, Claudia Edith Anaya Mota, Miguel Ángel Riquelme Solís, Mely Romero Celis, Paloma Sánchez Ramos, Karla Guadalupe Toledo Zamora, Ángel García Yáñez, Anabell Ávalos Zempoalteca (rúbricas).

CON PUNTO DE ACUERDO, PARA EXHORTAR AL EJECUTIVO FEDERAL A IMPLEMENTAR ACCIONES INTEGRALES Y URGENTES PARA PROTEGER, INCENTIVAR Y FORTALECER LA FORMALIDAD EMPRESARIAL, ASÍ COMO PARA IMPEDIR EL CIERRE DE EMPRESAS EN MÉXICO, SUSCRITA POR SENADORAS Y SENADORES INTEGRANTES DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PRI

Quienes suscriben, senadoras y senadores Alejandro Moreno Cárdenas, Manuel Añorve Baños, Alma Carolina Viggiano Austria, Pablo Guillermo Angulo Briceño, Cristina Ruíz Sandoval, Rolando Rodrigo Zapata Bello, Claudia Edith Anaya Mota, Miguel Ángel Riquelme Solís, Mely Romero Celis, Paloma Sánchez Ramos, Ángel García Yáñez, Karla Guadalupe Toledo Zamora y Anabell Ávalos Zempoalteca, integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional en la LXVI Legislatura del honorable Congreso de la Unión, con fundamento en los artículos 58 y 60 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, someten a consideración de esta honorable asamblea proposición con punto de acuerdo al tenor de la siguiente

Exposición de Motivos

La formalidad económica ha sido, históricamente, uno de los pilares fundamentales del desarrollo del Estado mexicano. Desde la consolidación del sistema de seguridad social, la creación de instituciones laborales y fiscales, y la progresiva ampliación de los derechos de las y los trabajadores, el tránsito de la informalidad a la formalidad ha representado una lucha constante del país por garantizar empleo digno, estabilidad económica, justicia social y crecimiento sostenido.

La formalidad no sólo constituye una condición administrativa o fiscal, sino que representa un vínculo directo entre el desarrollo económico y la protección de los derechos laborales. A través de la formalidad, las y los trabajadores acceden a seguridad social, atención médica, pensiones, créditos para vivienda, estabilidad laboral y mecanismos de protección frente a riesgos de trabajo y desempleo. Asimismo, la formalidad fortalece la recaudación, permite una planeación económica más eficaz y sostiene el financiamiento de políticas públicas esenciales.

No obstante, pese a los esfuerzos históricos del Estado mexicano para reducir la informalidad, en los últimos años el país ha enfrentado un fenómeno particularmente alarmante: el cierre sostenido de empresas y la salida de unidades productivas de la formalidad, lo que representa un serio riesgo estructural para la economía nacional.

De acuerdo con reportes recientes del Instituto Mexicano del Seguro Social (IMSS), entre 2024 y 2025 México registró una pérdida neta de 41 mil 764 patrones inscritos, contabilizada hasta noviembre del último año reportado. Esta cifra, correspondiente a un periodo de 24 meses, constituye la caída más severa registrada para un lapso similar desde el inicio de los registros en 1998, es decir, en casi tres décadas.

La magnitud de esta contracción resulta particularmente preocupante, ya que supera incluso los efectos observados en momentos críticos de crisis económica anteriores, y refleja un debilitamiento profundo del tejido empresarial formal. Si bien durante dicho periodo se registró la creación de nuevas empresas y empleos, una parte significativa de estas unidades económicas no logró mantenerse en la formalidad o cesó operaciones de manera definitiva, erosionando la base productiva del país.

Este fenómeno no es aislado ni responde a una sola causa, sino que es consecuencia de una combinación de factores internos y externos que afectan la viabilidad de los negocios, especialmente de las micro, pequeñas y medianas empresas (Mipymes), que constituyen más de 95 por ciento del total de las unidades económicas del país y generan una proporción sustantiva del empleo formal.

Entre los factores clave que alimentan el cierre de empresas y el abandono de la formalidad, destacan:

1. La inseguridad y el acoso criminal, que incrementan de manera significativa los costos de operación, elevan los riesgos empresariales y desincentivan la apertura y continuidad de negocios, particularmente en regiones con alta incidencia delictiva.
2. La carga regulatoria y administrativa, que se traduce en trámites complejos, costos de cumplimiento elevados y barreras para la creación y permanencia de empleos formales.

3. La incertidumbre jurídica, derivada de cambios frecuentes, ambigüedades normativas o falta de reglas claras, que genera desconfianza entre inversionistas y empresarios respecto al futuro de sus operaciones.

4. Las condicionantes externas, como la volatilidad de la economía global, las tensiones comerciales internacionales y las posibles disputas arancelarias, que afectan las decisiones de inversión y expansión productiva.

5. La vulnerabilidad estructural de las Mipymes, cuya limitada capacidad financiera y menor margen de maniobra las hace particularmente sensibles a choques económicos, regulatorios o de seguridad.

El debilitamiento de la formalidad empresarial no sólo impacta a las empresas, sino que afecta directamente a millones de trabajadoras y trabajadores, al reducir oportunidades de empleo digno, debilitar la seguridad social y ampliar las brechas de desigualdad. Asimismo, compromete la capacidad del Estado para sostener políticas públicas, limita el crecimiento económico y pone en riesgo la estabilidad social.

Por ello, resulta indispensable que el Ejecutivo federal adopte acciones coordinadas, integrales y sostenidas, orientadas a proteger a las empresas formales, incentivar la permanencia en la legalidad, reducir los factores que expulsan a los negocios hacia la informalidad y evitar que el cierre de empresas se consolide como una tendencia estructural que afecte de manera duradera la dinamización de la economía mexicana.

La magnitud del fenómeno exige vigilancia permanente y respuestas cohesivas entre el Gobierno federal, los gobiernos locales, las cámaras empresariales, las organizaciones de trabajadores y el sector financiero, con el objetivo de fortalecer el entorno productivo, garantizar certidumbre jurídica, mejorar las condiciones de seguridad y promover un desarrollo económico incluyente y sostenible.

Por lo anteriormente expuesto, se somete a consideración del pleno la siguiente proposición con

Punto de Acuerdo

Único. La Comisión Permanente del honorable Congreso de la Unión exhorta respetuosamente al Ejecuti-

vo federal para que, a través de las dependencias competentes, implemente y fortalezca acciones integrales orientadas a:

1. Proteger e incentivar la permanencia de las empresas en la formalidad, especialmente de las micro, pequeñas y medianas empresas, mediante esquemas de simplificación administrativa, estímulos y certidumbre jurídica.

2. Prevenir el cierre de empresas formales y la pérdida de patrones inscritos ante el Instituto Mexicano del Seguro Social, atendiendo de manera prioritaria los factores de inseguridad, carga regulatoria e incertidumbre que afectan la viabilidad de los negocios.

3. Fortalecer la coordinación con los sectores productivos y laborales para garantizar que la formalidad continúe siendo un eje central del desarrollo económico, la protección de los derechos de las y los trabajadores y la estabilidad social del país.

Palacio Legislativo de San Lázaro, sede de la Comisión Permanente, a 7 de enero de 2026.

Senadores: Alejandro Moreno Cárdenas, Manuel Añorve Baños, Alma Carolina Viggiano Austria, Pablo Guillermo Angulo Briceño, Cristina Ruíz Sandoval, Rolando Rodrigo Zapata Bello, Claudia Edith Anaya Mota, Miguel Ángel Riquelme Solís, Mely Romero Celis, Paloma Sánchez Ramos, Karla Guadalupe Toledo Zamora, Ángel García Yáñez, Anabell Ávalos Zempoalteca (rúbricas).

CON PUNTO DE ACUERDO, POR EL QUE SE CREAN COMISIONES ESPECIALES EN LAS CÁMARAS DEL CONGRESO DE LA UNIÓN, PARA DAR SEGUIMIENTO A LAS INVESTIGACIONES DEL DESCARRILAMIENTO DEL TREN INTEROCÉANICO DEL ISTMO DE TEHUANTEPEC, SUSCRITA POR SENADORAS Y SENADORES INTEGRANTES DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PRI

Quienes suscriben, senadoras y senadores Alejandro Moreno Cárdenas, Manuel Añorve Baños, Alma Carolina Viggiano Austria, Pablo Guillermo Angulo Briceño, Cristina Ruíz Sandoval, Rolando Rodrigo Zapata Bello, Claudia Edith Anaya Mota, Miguel Ángel Riquelme Solís, Mely Romero Celis, Paloma Sánchez Ramos, Ángel García Yáñez, Karla Guadalupe Toledo Zamora y Anabell Ávalos Zempoalteca, integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional en la LXVI Legislatura del honorable Congreso de la Unión, con fundamento en los artículos 58 y 60 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, someten a consideración de esta honorable asamblea proposición con punto de acuerdo, al tenor de la siguiente

Exposición de Motivos

La seguridad de las personas, la integridad física de los usuarios de servicios públicos y la correcta administración de los recursos del Estado constituyen obligaciones indeclinables del gobierno y de todas las instituciones públicas. Cuando un proyecto de infraestructura financiado con recursos públicos, presentado como estratégico para el desarrollo nacional, deriva en una tragedia con pérdida de vidas humanas, el Estado no puede ni debe guardar silencio.

El reciente accidente del Tren Interoceánico del Istmo de Tehuantepec representa no sólo un hecho lamentable y doloroso, sino una alerta institucional de máxima gravedad, que obliga al Congreso de la Unión a ejercer sus facultades de control, fiscalización y pronunciamiento político, en defensa del interés público, de las víctimas y del principio de rendición de cuentas.

El 28 de diciembre de 2025, un convoy de pasajeros del Tren Interoceánico del Istmo de Tehuantepec sufrió un grave descarrilamiento en el tramo comprendido entre Nizandá y Chivela, en el municipio de Asunción Ixtaltepec, Oaxaca.

De acuerdo con los primeros reportes oficiales y testimonios de sobrevivientes, el tren transportaba más de 240 pasajeros, además del personal operativo, varias unidades se salieron de la vía; al menos un vagón cayó por un talud de varios metros de altura. El accidente provocó la muerte de más de una decena de personas y decenas de personas lesionadas, algunas con heridas de extrema gravedad, además, testimonios señalaron velocidad elevada en zonas de curva, así como deficiencias visibles en la vía y el terreno.

El siniestro generó una profunda consternación social y evidenció fallas que no pueden atribuirse únicamente al azar o a un hecho fortuito, sino que apuntan a posibles deficiencias estructurales, técnicas, operativas y administrativas.

El proyecto del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec tiene antecedentes históricos que se remontan a principios del siglo XX, cuando se concibió la conexión ferroviaria entre los océanos Pacífico y Atlántico como alternativa logística al Canal de Panamá.

Durante décadas, la infraestructura ferroviaria del Istmo fue abandonada, degradada o utilizada únicamente para carga limitada. En años recientes, el proyecto fue relanzado por el Ejecutivo federal como una de las principales obras de infraestructura nacional, con los siguientes objetivos declarados:

- Conectar los puertos de Salina Cruz, Oaxaca, y Coatzacoalcos, Veracruz.
- Impulsar el desarrollo económico del sur-sureste del país.
- Crear polos de desarrollo industrial y logístico.
- Reactivar el transporte ferroviario de pasajeros.

El proyecto incluyó la rehabilitación de diversas líneas ferroviarias, particularmente la Línea Z, que fue presentada como la columna vertebral del corredor.

Sin embargo, desde su concepción y ejecución, el proyecto ha estado rodeado de controversias, críticas técnicas, sociales y financieras, que hoy adquieren mayor relevancia a la luz del accidente ocurrido.

Diversos actores, incluyendo comunidades locales, especialistas, organismos de fiscalización y medios de comunicación, advirtieron, con antelación, múltiples riesgos y anomalías, entre ellas: contrataciones con limitada transparencia, modificaciones recurrentes a contratos originales y presuntos pagos en exceso y diferencias entre avance físico y ejercicio del gasto; participación de empresas con vínculos políticos o sin experiencia ferroviaria suficiente; irregularidades financieras en la rehabilitación de tramos ferroviarios; deficiencias en la supervisión de obra; falta de acreditación técnica de algunos trabajos ejecutados; uso de material rodante antiguo o reacondicionado; tramos con pendientes y curvas que requerían estudios geotécnicos más rigurosos; condiciones del balasto, durmientes y vía señaladas como insuficientes para una operación segura de pasajeros; denuncias de comunidades indígenas sobre falta de consulta previa, libre e informada; así como señalamientos de imposición del proyecto sin consenso social.

Estas advertencias, lejos de ser atendidas de manera preventiva, fueron minimizadas o ignoradas, configurando un escenario de riesgo estructural que hoy se traduce en una tragedia humana.

El accidente del Tren Interoceánico no es únicamente un hecho técnico; es un asunto de responsabilidad política, administrativa y penal.

El Estado mexicano tiene la obligación constitucional de garantizar la seguridad de los usuarios de servicios públicos; de asegurar el uso honesto, eficiente y transparente de los recursos públicos; de prevenir riesgos previsible en obras de infraestructura; pero aún más importante, de investigar, sancionar y reparar cuando dichas obligaciones son incumplidas.

El Congreso de la Unión, por su parte, no puede permanecer ajeno ni limitarse a expresiones de condolencia. Debe exigir investigaciones exhaustivas e independientes, garantizar que no exista impunidad, sin importar jerarquías políticas o administrativas, acompañar a las víctimas en la exigencia de justicia y reparación integral del daño, así como evitar que tragedias similares se repitan en otros proyectos públicos.

La magnitud del accidente, la relevancia estratégica del proyecto y los antecedentes de irregularidades hacen indispensable un pronunciamiento firme del Con-

greso de la Unión que condene de manera expresa el accidente, exija investigaciones técnicas, administrativas y penales, llame a cuentas a las autoridades responsables y garantice sanciones ejemplares en caso de acreditarse negligencia o corrupción.

Por lo anteriormente expuesto, se somete a consideración del pleno la siguiente proposición con

Punto de Acuerdo

Único. La Comisión Permanente del honorable Congreso de la Unión instruye a la Cámara de Diputados y al Senado de la República a crear, en el ámbito de sus respectivas atribuciones, una Comisión Especial de Seguimiento a las investigaciones sobre el descarrilamiento del Tren Interoceánico del Istmo de Tehuantepec, con el objeto de dar seguimiento puntual, permanente y transparente a los resultados de las investigaciones en curso; supervisar la actuación de las autoridades responsables; analizar los informes técnicos, administrativos y financieros relacionados con el proyecto; vigilar la atención y reparación integral a las víctimas; y formular recomendaciones legislativas, administrativas y presupuestales que garanticen el esclarecimiento de los hechos, la rendición de cuentas y la no repetición de tragedias similares.

Palacio Legislativo de San Lázaro, sede de la Comisión Permanente, a 7 de enero de 2026.

Senadores: Alejandro Moreno Cárdenas, Manuel Añorve Baños, Alma Carolina Viggiano Austria, Pablo Guillermo Angulo Briceño, Cristina Ruíz Sandoval, Rolando Rodrigo Zapata Bello, Claudia Edith Anaya Mota, Miguel Ángel Riquelme Solís, Mely Romero Celis, Paloma Sánchez Ramos, Karla Guadalupe Toledo Zamora, Ángel García Yáñez, Anabell Ávalos Zempoalteca (rúbricas).

CON PUNTO DE ACUERDO, PARA EXHORTAR A LA SRE A CONDUCIR LA POLÍTICA EXTERIOR DEL ESTADO MEXICANO CON ABSOLUTO APEGO A LOS PRINCIPIOS CONSTITUCIONALES, EVITANDO LA NORMALIZACIÓN, JUSTIFICACIÓN O PROYECCIÓN INTERNACIONAL DE PRÁCTICAS AUTORITARIAS AFINES A LA IDEOLOGÍA DE MORENA, EN RELACIÓN CON LA SITUACIÓN EN VENEZUELA, SUSCRITA POR SENADORAS Y SENADORES INTEGRANTES DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PRI

Quienes suscriben, senadoras y senadores Alejandro Moreno Cárdenas, Manuel Añorve Baños, Alma Carolina Viggiano Austria, Pablo Guillermo Angulo Briceño, Cristina Ruíz Sandoval, Rolando Rodrigo Zapata Bello, Claudia Edith Anaya Mota, Miguel Ángel Riquelme Solís, Mely Romero Celis, Paloma Sánchez Ramos, Ángel García Yáñez, Karla Guadalupe Toledo Zamora y Anabell Ávalos Zempoalteca, integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional en la LXVI Legislatura del honorable Congreso de la Unión, con fundamento en los artículos 58 y 60 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, someten a consideración de esta honorable asamblea proposición con punto de acuerdo al tenor de las siguientes

Consideraciones

Primera. Que el artículo 89, fracción X, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos establece que la política exterior de México debe conducirse bajo principios permanentes de Estado, entre ellos la autodeterminación de los pueblos, la no intervención, la solución pacífica de controversias, la defensa de los derechos humanos y el respeto irrestricto al orden democrático y al estado de derecho.

Segunda. Que la crisis política e institucional que ha padecido Venezuela no es producto de un hecho aislado, sino de un proceso deliberado y sistemático de concentración del poder, eliminación de contrapesos constitucionales, subordinación del Poder Judicial, persecución de la oposición política, cooptación de las fuerzas armadas y utilización facciosa de las instituciones públicas para perpetuar un régimen autoritario.

Tercera. Que la experiencia venezolana demuestra con claridad que los regímenes autoritarios se consolidan mediante un mismo patrón: deslegitimar a las ins-

tituciones autónomas, desacreditar a los órganos electorales, descalificar a la prensa crítica, criminalizar la disidencia, polarizar a la sociedad y sustituir la legalidad por la lealtad política.

Cuarta. Que en México, bajo los gobiernos de la denominada Cuarta Transformación, se han reproducido de manera preocupante y reiterada esos mismos patrones: ataques sistemáticos a los órganos constitucionales autónomos; intentos por someter o desacreditar al Poder Judicial; debilitamiento deliberado de los contrapesos institucionales; uso político de la ley y de las fiscalías; estigmatización de periodistas, académicos y organizaciones de la sociedad civil; y una narrativa oficial que divide a la nación entre “el pueblo” y quienes son señalados como adversarios o enemigos.

Quinta. Que estas prácticas no constituyen hechos aislados ni simples diferencias de visión política, sino una ruta clara de degradación democrática que guarda similitudes directas con el proceso que condujo al colapso institucional venezolano, y que representa un riesgo real para la vigencia del estado de derecho en México.

Sexta. Que resulta particularmente grave que, frente a estos paralelismos, la política exterior mexicana haya sido utilizada en distintos momentos para suavizar, justificar o relativizar la naturaleza autoritaria de regímenes afines ideológicamente al oficialismo, proyectando hacia el exterior una imagen de complacencia que contradice los valores constitucionales del Estado mexicano.

Séptima. Que permitir que la política exterior sea utilizada como instrumento de afinidad ideológica o propaganda política no sólo vulnera el prestigio internacional de México, sino que contribuye a normalizar prácticas autoritarias, envía señales de tolerancia frente a la violación de derechos humanos y debilita la posición del país como defensor histórico de la democracia en la región.

Octava. Que el Poder Legislativo tiene la obligación constitucional de ejercer control político y de exigir que la política exterior del país no sea rehén de un proyecto político en turno, ni reflejo de la ideología del partido en el poder, sino una política de Estado fundada en la legalidad, la institucionalidad y el interés nacional.

Por lo anteriormente expuesto, se somete a consideración del pleno la siguiente proposición con

Punto de Acuerdo

Único. La Comisión Permanente del honorable Congreso de la Unión exhorta respetuosamente a la Secretaría de Relaciones Exteriores a que, en todos sus pronunciamientos, comunicados y acciones diplomáticas relacionados con la situación política en la República Bolivariana de Venezuela, se abstenga de justificar, relativizar o normalizar regímenes y prácticas autoritarias, y conduzca la política exterior de México con estricto apego a los principios constitucionales del Estado mexicano, evitando incorporar narrativas ideo-

lógicas, partidistas o doctrinarias vinculadas a la auto-denominada Cuarta Transformación, y privilegiando de manera inequívoca la defensa de la democracia, el estado de derecho y los derechos humanos.

Palacio Legislativo de San Lázaro, sede de la Comisión Permanente, a 7 de enero de 2026.

Senadores: Alejandro Moreno Cárdenas, Manuel Añorve Baños, Alma Carolina Viggiano Austria, Pablo Guillermo Angulo Briceño, Cristina Ruíz Sandoval, Rolando Rodrigo Zapata Bello, Claudia Edith Anaya Mota, Miguel Ángel Riquelme Solís, Mely Romero Celis, Paloma Sánchez Ramos, Karla Guadalupe Toledo Zamora, Ángel García Yáñez, Anabell Ávalos Zempoalteca (rúbricas).

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 Irais 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/>