

INICIATIVA QUE REFORMA Y ADICIONA DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY REGLAMENTARIA DEL SERVICIO FERROVIARIO, A CARGO DEL DIPUTADO FERNANDO JORGE CASTRO TRENTI, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA

El que suscribe, diputado Fernando Jorge Castro Trenti, integrante del Grupo Parlamentario de Morena de la LXVI Legislatura del honorable Congreso de la Unión, con fundamento en los artículos 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; y 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración del pleno la presente iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, al tenor de las siguientes:

Consideraciones

El transporte ferroviario ha sido un pilar del desarrollo económico y social en muchas naciones. Su invención en el siglo XIX impulsó la industrialización, facilitó el comercio y mejoro la conectividad territorial. Países como Estados Unidos, Reino Unido y Francia han consolidado su crecimiento económico mediante la expansión de su red ferroviaria garantizando un transporte eficiente y sustentable.¹

En México, el ferrocarril facilito la integración territorial y el comercio desde el Porfiriato. Sin embargo, con las reformas económicas del siglo XX, el transporte de pasajeros fue desplazado en favor de un modelo concesionado, centrado en el transporte de carga. Esta situación generó desafíos en conectividad, equidad territorial y acceso a servicios esenciales, lo que hace indispensable la intervención del Estado para garantizar un sistema ferroviario eficiente y accesible para todos.²

En octubre de 2024, el Congreso de la Unión aprobó una reforma al artículo 28 de la Constitución, devolviendo al Estado la rectoría sobre el transporte ferroviario de pasajeros y reconociéndolo como una actividad prioritaria para el desarrollo nacional y establece que su regulación y operación deben garantizar el acceso equitativo y su viabilidad a largo plazo.

La expansión del transporte ferroviario ha mostrado una tendencia de crecimiento gradual, de acuerdo con el Manual Estadístico del Sector Transporte 2023, el transporte ferroviario ha mantenido un crecimiento gradual en el movimiento de pasajeros. Durante este año, se registró 1.2 por ciento en la participación del transporte ferroviario en el total de pasajeros, en comparación con 0.9 por ciento en 2021. Sin embargo, el transporte por carretera sigue predominando con 96.7 por ciento en 2024, lo que subraya la necesidad de fortalecer y modernizar la infraestructura ferroviaria.

Estados con alta densidad poblacional como Guanajuato, Hidalgo, Puebla y Querétaro, requieren sistemas de transporte más eficientes. La implementación de proyectos ferroviarios en el Bajío, como la conexión entre Querétaro y la Ciudad de México, beneficiaría a más de 30 mil personas en 22 municipios, mejorando la movilidad de una población de 5.6 millones de habitantes.³

El Decreto por el que se declara área prioritaria para el desarrollo nacional, la prestación del servicio público de transporte ferroviario de pasajeros en el Sistema Ferroviario Mexicano”, publicado el 20 de noviembre de 2023 en el Diario Oficial de la Federación establece un paso importante en la modernización y expansión del sistema ferroviario en México ya que contempla la creación de siete nuevas líneas ferroviarias que serán concesionadas, con el objetivo de mejorar la movilidad y el acceso a diversas regiones del país.⁴

Dentro de los nuevos proyectos, se encuentra el Tren AIFA-Pachuca, una iniciativa que mejorará la conectividad entre el aeropuerto internacional Felipe Ángeles (AIFA) y la ciudad de Pachuca. Este tren, con capacidad para hasta 718 pasajeros, contará con tres estaciones principales: Jaltocan, Tepojaco y Pachuca. Su funcionamiento ofrecerá un acceso más rápido y seguro al aeropuerto, facilitando el traslado de los ciudadanos y contribuyendo a la mejora de la movilidad en la región.⁵

Otros proyectos relevantes incluyen el Tren México-Veracruz-Coatzacoalcos, el Tren Manzanillo-Colima-Guadalajara-Irapuato, el México-San Luis Potosí-Monterrey-Nuevo Laredo, el México-Querétaro-Guadalajara-Tepic-Mazatlán-Nogales, y el Aguascalientes-Chihuahua-Ciudad Juárez. Estos proyectos se encuentran en proceso de ser incorporados de manera paulatina en los estudios para iniciar su desarrollo, con el objetivo de iniciar su construcción.⁶

Estos proyectos ferroviarios impulsados por el gobierno federal a través de concesionarios privados bajo esquemas de inversión mixta, buscan mejorar la conectividad y facilitar la movilidad de los ciudadanos en distintas regiones del país. En este contexto, la reforma refuerza la rectoría del Estado para garantizar que dichos proyectos operen bajo estándares de calidad, accesibilidad y seguridad para los pasajeros.

Actualmente, México cuenta con nueve líneas de servicio de pasajeros, algunas de las cuales están destinadas a operaciones bajo el esquema turístico. Uno de los proyectos más recientes de este tipo es el Tren Maya, que promueve el turismo en el sur del país, conectando distintas regiones. Además, funciona como un medio de transporte para los locales, beneficiando el desarrollo de áreas con alto potencial cultural y natural.

Además de los proyectos turísticos, existen sistemas de transporte ferroviario para la movilidad en las áreas metropolitanas. Un claro ejemplo de ello es el Tren Suburbano, que se distingue por movilizar la mayor cantidad de pasajeros y desempeña un papel crucial en la comunicación entre la Ciudad de México y el estado de México. En 2023, logró transportar a 45.67 millones de pasajeros, lo que representó un avance anual de 11.8 por ciento. Este crecimiento subraya la relevancia del ferrocarril como un medio de transporte eficiente, capaz de trasladar a un gran número de personas de manera segura y conveniente.⁷

Experiencias internacionales en países como Japón, Alemania, Canadá, Suiza y China han demostrado que la inversión estatal en infraestructura ferroviaria genera beneficios económicos y sociales. Modelos como el Shinkansen en Japón y Deutsche Bahn en Alemania han mejorado la conectividad equitativa, mientras que en China, la expansión

ferroviaria ha impulsado el crecimiento económico y reducido la brecha territorial. México puede aprender de estas experiencias para fortalecer su sistema ferroviario de pasajeros.

La implementación de políticas públicas que impulsen la expansión de la red ferroviaria permitirá mejorar la conectividad nacional, reducir la desigualdad territorial y fomentar un modelo de transporte eficiente y sustentable, ya que no solo representa una estrategia para el crecimiento económico y la integración territorial, sino que también es una herramienta para fomentar el derecho a la movilidad de sectores vulnerables y comunidades cercanas a las vías.

Según un estudio de ONU-Hábitat, que analiza el impacto del Tren Maya, incide como una de las principales ventajas la creación de empleo. Se estimó que el proyecto generaría hasta 715 mil empleos en 16 municipios que tendrá una estación de tren. Esta generación de empleo no solo beneficia directamente a los trabajadores en la construcción y operación del tren, sino que también impactará en los sectores relacionados, como la hotelería, el comercio y el turismo. A través de estas nuevas oportunidades laborales, muchas personas podrán acceder a un empleo formal y bien remunerado, mejorando sus ingresos y sus condiciones de vida.

Además de los empleos directos e indirectos, el Tren Maya también se proyecta como un motor de desarrollo económico local. Al mejorar la conectividad entre comunidades y atraer más turistas a la región, se incrementarán los ingresos provenientes del turismo, que es una de las principales fuentes económicas de la zona. Esto también contribuirá a mejorar la infraestructura en áreas como transporte, salud, educación y servicios básicos, lo cual potenciará el bienestar de las comunidades locales.

Otro de los aspectos destacados en el estudio de ONU-Hábitat es que la implementación del Tren Maya representa un impacto positivo en la reducción de la pobreza en al menos un 15%. Esto se debe no solo al aumento de empleos sino también, al impulso a las pequeñas y medianas empresas que podrán beneficiarse del incremento en la demanda de productos y servicios por parte de turistas y trabajadores del proyecto. De esta manera, el Tren Maya tiene el potencial de transformar económicamente la región.

Actualmente, el comportamiento del turismo en las zonas arqueológicas a las que llega el Tren Maya muestra una tendencia positiva en comparación con años anteriores. Desde su inauguración, se ha observado un aumento significativo en la llegada de turistas, especialmente hacia finales de 2023 y principios de 2024. Este incremento en el flujo turístico refleja el impacto favorable que ha tenido el Tren Maya, facilitando el acceso a destinos de gran relevancia cultural y arqueológica. La conectividad mejorada que ofrece el tren ha permitido que más visitantes nacionales e internacionales exploren la región, continuando con una tendencia de crecimiento constante en el turismo. Este fenómeno beneficia tanto a las zonas arqueológicas como a las comunidades cercanas.



Elaboración Propia con Datos de Secretaria de Turismo

El compromiso de México con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), en particular con el ODS 13: “Acción por el clima”. Focalizan el desarrollo de un sistema ferroviario moderno y eficiente lo que representa una estrategia clave para reducir la huella de carbono del sector transporte, uno de los principales emisores de gases de efecto invernadero en el país.⁸

El transporte ferroviario, al ser más eficiente en términos energéticos que los vehículos de combustión interna y el transporte aéreo, permite reducir significativamente las emisiones contaminantes. De acuerdo con estudios internacionales, los trenes generan hasta 75 por ciento menos emisiones de CO₂ por pasajero-kilómetro en comparación con los automóviles y hasta 90 por ciento menos que los aviones, en este sentido, el fortalecimiento de la red ferroviaria de pasajeros contribuiría a la descarbonización del transporte en México, alineándose con los compromisos establecidos en el Acuerdo de París y en la Contribución Determinada a Nivel Nacional (NDC, por sus siglas en inglés), donde el país se ha comprometido a reducir sus emisiones en 35 por ciento para 2030 con apoyo internacional.⁹

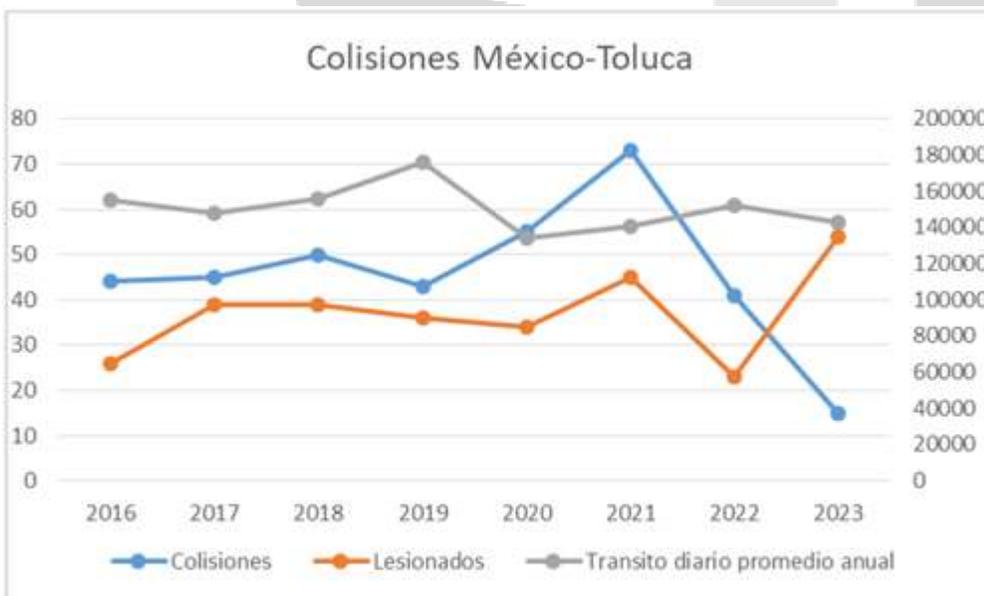
Además de la reducción de emisiones, la expansión del sistema ferroviario fomenta el uso de energías limpias. En países como Suiza y China, los ferrocarriles han adoptado sistemas de electrificación con fuentes renovables, lo que representa un modelo viable para México. La inversión en infraestructura ferroviaria sustentable no solo contribuiría a la mitigación del cambio climático, sino que también incentivaría la modernización de la red energética del país, promoviendo el uso de electricidad proveniente de fuentes solares, eólicas e hidroeléctricas.

Desde una perspectiva social, la movilidad sustentable generada por el ferrocarril ofrece una alternativa viable y accesible para sectores de bajos ingresos, reduciendo la dependencia del automóvil y promoviendo ciudades más sostenibles. La implementación de trenes de

pasajeros permitiría mejorar la calidad del aire en las zonas urbanas, disminuyendo enfermedades respiratorias relacionadas con la contaminación.

El desarrollo de este medio de transporte brinda a la población beneficiada alternativas más seguras para su traslado, ofreciendo una opción que minimiza los riesgos asociados a viajes por carretera, gracias a la implementación de tecnología que mantiene un constante monitoreo y estándares de seguridad reduce la exposición de a posibles accidentes. En los últimos años se han registrado numerosos accidentes en las principales carreteras que conectan a Ciudad de México con Toluca, en este contexto, el tren México-Toluca proporcionará un medio de transporte más confiable, garantizando una mayor protección para los pasajeros.

Existen dos principales vías que conectan la Ciudad de México con Toluca, las cuales mantienen un flujo constante de vehículos. Según los datos reportados en 2023, se observó una disminución significativa en el número de colisiones, aunque esto no se reflejó en una reducción proporcional de los lesionados. El comportamiento mostrado en la gráfica de ambas variables podría estar vinculado a accidentes en los que están involucrados vehículos de transporte de pasajeros, ya que estos, al trasladar una mayor cantidad de personas, influyen directamente en las estadísticas. Es importante resaltar que actualmente, tanto las carreteras libres como las de cuota representan los dos principales medios de comunicación que facilitan el flujo de tránsito entre la Ciudad de México y Toluca, siendo fundamentales para la conectividad de la región.



Elaboración Propia con Datos de Anuario 2023: Estadísticas de Accidentes en Carreteras Federales. 2023.

La capacidad de arrastre de los ferrocarriles permite transportar un mayor número de personas, lo que genera un impacto positivo en las carreteras al reducir el volumen de vehículos que las transitan. Esto mejora la fluidez del tráfico, disminuyendo los atascos y contribuyendo a la reducción de la contaminación producida por los automóviles. Además,

el tiempo de traslado se vería beneficiado, ya que el ferrocarril no está expuesto a las condiciones de la carretera, lo que asegura tiempos de trayecto más estables y predecibles.

La implementación de tecnología avanzada en el sistema ferroviario ha permitido que el ferrocarril mantenga un nivel de seguridad óptimo, lo que se refleja en la reducción de accidentes a lo largo de los años. La mayoría de los accidentes reportados están relacionados con colisiones entre trenes y vehículos, especialmente en situaciones donde algunos automovilistas intentan ganarle el paso al tren, ignorando las señales de tránsito y las barreras de seguridad. Este tipo de incidentes, aunque son los más comunes, suelen ser evitables si se respetan las normas de tránsito y se mantienen las precauciones adecuadas.

Por otro lado, los descarrilamientos, que anteriormente representaban una causa significativa de accidentes ferroviarios, han mostrado una notable disminución entre 2020 y 2023. Esta tendencia decreciente refleja una mejora considerable en la infraestructura ferroviaria, con la implementación de tecnologías avanzadas en monitoreo de vías, mantenimiento preventivo y sistemas de señalización. Estas innovaciones han incrementado tanto la seguridad como la estabilidad del servicio. Además, no solo han contribuido a la reducción de los descarrilamientos, sino que también han optimizado el tiempo de respuesta ante posibles fallos.



Elaboración propia con datos de Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario

Aunque los incidentes graves han disminuido, aún existen otros tipos de accidentes menos comunes, pero igualmente importantes, como los atropellos a personas en las vías, las colisiones entre trenes debido a fallos en la señalización o errores operativos, y la presencia de objetos sobre las vías que pueden dañar el sistema ferroviario o incluso provocar descarrilamientos. Sin embargo, estos incidentes son relativamente raros y, en su mayoría, prevenibles con una supervisión adecuada y un control riguroso del sistema.

Aunque se observó un aumento en las emisiones de CO₂ por parte de los ferrocarriles en el año 2021, los niveles siguen siendo considerablemente menores en comparación con los de los vehículos. Las emisiones de los automóviles están relacionadas con el tiempo que permanecen en tránsito. Esto se debe a que, en muchos casos, los vehículos están expuestos a una serie de factores que incrementan su tiempo en las carreteras, como atascos, condiciones climáticas adversas, congestiones en las vías y paradas imprevistas. Estos factores resultan en un mayor consumo de combustible, lo que provoca una mayor liberación de gases contaminantes, especialmente CO₂, al medio ambiente.

La infraestructura ferroviaria es un pilar fundamental en el transporte de mercancías a nivel global, durante muchos años los ferrocarriles han demostrado ser un medio eficiente, seguro y sostenible para mover grandes cargas a largas distancias.

Las redes ferroviarias constituyen la columna vertebral del sistema de transporte, estas redes están compuestas por una serie de líneas intercentros que permiten la movilidad eficiente de trenes a lo largo de extensas áreas geográficas. Las redes ferroviarias pueden ser nacionales, regionales e internacionales dependiendo de su alcance y conexión.¹⁰

Un sistema ferroviario bien planificado facilita el acceso equitativo a servicios esenciales como la educación, la salud y el empleo, permitiendo la integración de comunidades rurales y urbanas y fomentando un crecimiento equilibrado en el país. En este sentido, México puede aprovechar el fortalecimiento de su red ferroviaria para impulsar la movilidad social y el desarrollo sostenible.

En el contexto mexicano, una red ferroviaria fortalecida podría reducir las disparidades en el acceso a la salud y mejorar los índices de bienestar de la población.

Uno de los beneficios primordiales en la integración económica que tiene que ver con el desarrollo ferroviario es la mejora en la movilidad laboral. Muchas personas enfrentan dificultades para acceder a oportunidades de empleo debido a la falta de transporte eficiente, lo que fomenta la migración forzada hacia las grandes urbes y profundiza la concentración de la riqueza.

Un sistema ferroviario interconectado permitiría a los trabajadores desplazarse a polos económicos sin necesidad de reubicarse permanentemente. Modelos exitosos en Alemania y Japón han demostrado que la descentralización del empleo es posible a través de trenes interurbanos y de alta velocidad. En México, esta estrategia podría promover el desarrollo de regiones menos industrializadas, generando un crecimiento económico más equitativo.

Además de su impacto en la educación, la salud y el empleo, el transporte ferroviario es una herramienta para el desarrollo turístico y la preservación del medio ambiente ya que la conectividad ferroviaria permite que los viajeros accedan a destinos culturales y naturales que de otra manera serían difíciles de alcanzar, beneficiando a las economías locales y generando empleos en sectores como la hotelería y el comercio artesanal. Ejemplos como el Tren Maya en México muestran cómo el ferrocarril puede impulsar el turismo sustentable al reducir la dependencia del transporte automotor y disminuir la huella de carbono.¹¹

La reforma a la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario moderniza el transporte ferroviario de pasajeros en México permitirá garantizar su accesibilidad, eficiencia y sustentabilidad al reconocerlo como un servicio de interés público y un derecho de los ciudadanos, se asegura que su operación beneficie a la población en general y no solo a intereses privados, lo que permite al Estado ejercer su rectoría sobre un sector estratégico, asegurando que el servicio se brinde con calidad, seguridad y accesibilidad para todos.

Al recuperarse la rectoría del Estado en la prestación del servicio de pasajeros se promueve que las decisiones en materia de transporte ferroviario respondan a criterios de desarrollo nacional, por lo que con esta reforma se establece un sistema de transporte moderno y eficiente que beneficie a zonas urbanas como a comunidades alejadas, permitiendo que más mexicanos accedan a una alternativa segura para su movilidad.

En términos de movilidad, esta reforma también contribuiría a la descongestión del tráfico en carreteras y zonas metropolitanas ya que la expansión del transporte ferroviario ofrecerá alternativas eficientes para el traslado de personas que hoy en día dependen del transporte terrestre, reduciendo los tiempos y saturación de vialidades.

Además, el ferrocarril es un medio de transporte seguro, lo que reduce el número de accidentes en carreteras y se ofrecerá a los pasajeros un servicio más confiable.

En cuanto a la seguridad y estabilidad del servicio ferroviario en comparación con otros medios de transporte expuestos a accidentes viales, inseguridad y riesgos; el ferrocarril opera con sistemas de control y monitoreo avanzado y su mantenimiento implementa estándares en materia de protección, supervisión y eficiencia operativa para responder de forma eficiente y seguro para la población.

Finalmente la reforma a la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario permitirá a México consolidar un sistema ferroviario moderno, seguro y eficiente, en línea con las mejores prácticas internacionales al garantizar la rectoría del Estado y fomentar la participación del sector público y privado bajo criterios de accesibilidad, seguridad y sustentabilidad, se busca reestablecer el transporte de pasajeros como una alternativa viable para la movilidad nacional, además de fortalecer la conectividad, reducir desigualdades regionales y avanzar hacia un modelo de transporte más sustentable y eficiente, de conformidad con lo establecido en la reforma constitucional:

LEY REGLAMENTARIA DEL SERVICIO FERROVIARIO

Ley Vigente	Propuesta de Modificación
<p>Artículo 1. La presente Ley es de orden público y de observancia en todo el territorio nacional, y tiene por objeto regular la construcción, operación, explotación, conservación, mantenimiento y garantía de interconexión en las vías férreas cuando sean vías generales de comunicación, así como procurar las condiciones de competencia en el servicio público de transporte ferroviario que en ellas opera y los servicios auxiliares.</p>	<p>Artículo 1. La presente Ley es de orden público y de observancia en todo el territorio nacional, y tiene por objeto regular la construcción, operación, explotación, conservación, mantenimiento y garantía de interconexión en las vías férreas cuando sean vías generales de comunicación, así como procurar las condiciones de competencia en el servicio público de transporte ferroviario que en ellas opera y los servicios auxiliares.</p>
<p>El servicio ferroviario es una actividad económica prioritaria y corresponde al Estado ser rector de su desarrollo. Al ejercer sus funciones de rectoría, el Estado protegerá en todo momento la seguridad y la soberanía de la Nación y promoverá el desarrollo del servicio ferroviario en condiciones que garanticen la libre competencia entre los diferentes modos de transporte y la eficiencia operativa en la prestación del servicio público de transporte ferroviario.</p>	<p>El servicio ferroviario, tanto para el transporte de pasajeros como de carga, es una actividad económica prioritaria y de interés general, por lo que corresponde al Estado ser rector de su desarrollo. Al ejercer sus funciones de rectoría, el Estado protegerá en todo momento la seguridad y la soberanía de la Nación y promoverá el desarrollo del servicio ferroviario en condiciones que garanticen la libre competencia entre los diferentes modos de transporte y la eficiencia operativa en la</p>

<p>Sin correlativo.</p>	<p>prestación del servicio público de transporte ferroviario.</p> <p>Para la prestación del servicio público de transporte ferroviario de pasajeros, el Ejecutivo Federal podrá otorgar asignaciones a empresas públicas o concesiones a particulares. Los concesionarios del servicio de transporte ferroviario de carga podrán obtener concesiones para el servicio de transporte ferroviario de pasajeros, teniendo este último carácter preferente. En la prestación de dicho servicio estará prohibida toda discriminación motivada por origen étnico o nacional, el género, la edad, las discapacidades, la condición social, las condiciones de salud, la religión, las opiniones, las preferencias sexuales, el estado civil o cualquier otra que atente contra la dignidad humana y tenga por objeto anular o menoscabar los derechos y libertades de las personas.</p>
<p>Artículo 8. Las vías generales de comunicación ferroviaria se mantendrán en todo momento dentro del dominio público de la Federación. Las vías férreas que se construyan al amparo de un título de concesión, pasarán a formar parte del dominio público inmediatamente, con independencia de las condiciones y plazo de la concesión.</p>	<p>Artículo 8. Las vías generales de comunicación ferroviaria se mantendrán en todo momento dentro del dominio público de la Federación y corresponderá al Estado establecer las condiciones técnicas y operativas necesarias para su adecuado uso en el servicio de transporte de pasajeros y de carga. Las vías férreas que se construyan al amparo de un título de concesión o asignación, pasarán a formar parte del dominio público inmediatamente, con</p>

	independencia de las condiciones y plazo de la concesión.
<p>Artículo 24. Los servicios ferroviarios se prestarán a todos los usuarios solicitantes de manera permanente, uniforme y en condiciones equitativas en cuanto a oportunidad, calidad y precio.</p> <p>Sin correlativo (se recorren los párrafos subsecuentes).</p> <p>La Agencia, previa consulta a los concesionarios, permisionarios y usuarios, deberá determinar y publicar, para efectos estadísticos, los indicadores referentes a los servicios, eficiencia operativa, administrativa y de atención que deberán prestar a los usuarios, considerando los criterios o principios que sean reconocidos internacionalmente para tal efecto.</p> <p>La Agencia tendrá la facultad de monitorear y evaluar los indicadores establecidos en el párrafo anterior y, en su caso, emitirá recomendaciones particulares para la implementación de acciones a efecto de mantener los estándares del servicio ferroviario.</p> <p>...</p>	<p>Artículo 24. Los servicios ferroviarios se prestarán a todos los usuarios solicitantes de manera permanente, uniforme y en condiciones equitativas en cuanto a oportunidad, calidad y precio.</p> <p>Las concesiones o asignaciones se otorgarán con base en criterios de eficiencia operativa, accesibilidad, viabilidad financiera, capacidad técnica, impacto ambiental, responsabilidad social y mejora continua e innovación tecnológica en la prestación del servicio. La Secretaría emitirá los lineamientos específicos para garantizar el cumplimiento de estas condiciones.</p> <p>La Agencia, previa consulta a los concesionarios, asignatarios, permisionarios y usuarios, deberá determinar y publicar, para efectos estadísticos, los indicadores referentes a los servicios, eficiencia operativa, administrativa y de atención que deberán prestar a los usuarios, considerando los criterios o principios que sean reconocidos internacionalmente para tal efecto.</p> <p>La Agencia tendrá la obligación de monitorear y evaluar los indicadores establecidos en el párrafo anterior y, en su caso, emitirá recomendaciones particulares para la implementación de acciones a efecto de</p>

	<p>mantener los estándares del servicio ferroviario.</p> <p>...</p>
<p>Artículo 28. Los concesionarios realizarán la conservación y el mantenimiento de la vía general de comunicación ferroviaria con la periodicidad y las especificaciones técnicas que al efecto establezcan los reglamentos y demás disposiciones aplicables.</p>	<p>Artículo 28. Los concesionarios y asignatarios realizarán la conservación y el mantenimiento de la vía general de comunicación ferroviaria con la periodicidad y las especificaciones técnicas que al efecto establezcan los reglamentos y demás disposiciones aplicables.</p>
<p>Artículo 36. Los concesionarios deberán permitir la interconexión en su modalidad de derechos de paso obligatorios: (i) estipulados en los títulos de concesión; (ii) cuando sean pactados de mutuo acuerdo; o (iii) cuando sean establecidos por la Agencia previa determinación de ausencia de condiciones de competencia efectiva en un trayecto o ruta determinado, por parte de la Comisión Federal de Competencia Económica.</p> <p>...</p> <p>...</p>	<p>Artículo 36. Los concesionarios y asignatarios deberán permitir la interconexión en su modalidad de derechos de paso obligatorios: (i) estipulados en los títulos de concesión o asignación; (ii) cuando sean pactados de mutuo acuerdo; o (iii) cuando sean establecidos por la Agencia previa determinación de ausencia de condiciones de competencia efectiva en un trayecto o ruta determinado, por parte de la Comisión Federal de Competencia Económica.</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>...</p>

<p>Artículo 38. Los concesionarios que presten el servicio público de transporte ferroviario deberán contar con el equipo adecuado para el tipo de servicio que presten y el personal capacitado para manejarlo, y proporcionarlo en condiciones de seguridad, eficiencia, rapidez y funcionalidad, de acuerdo con lo dispuesto en esta Ley.</p> <p>Sin correlativo.</p>	<p>Artículo 38. Los concesionarios o asignatarios que presten el servicio público de transporte ferroviario deberán contar con el equipo adecuado para el tipo de servicio que presten y el personal capacitado para manejarlo, y proporcionarlo en condiciones de seguridad, eficiencia, rapidez y funcionalidad, de acuerdo con lo dispuesto en esta Ley.</p> <p>Los concesionarios y asignatarios del servicio público de transporte ferroviario de pasajeros deberán cumplir con estándares de seguridad, eficiencia y accesibilidad, así como protocolos de mantenimiento periódico, considerando los criterios o principios que sean reconocidos internacionalmente para tal efecto. Asimismo, deberán implementar sistemas de monitoreo y control de operaciones en tiempo real, asegurando la optimización del servicio y la prevención de accidentes e incidentes ferroviarios.</p>
<p>Artículo 40. El personal que opere o auxilie en la operación del equipo ferroviario deberá obtener licencia federal ferroviaria que expida la Secretaría y someterse a exámenes médicos.</p> <p>Los concesionarios estarán obligados a vigilar y constatar que su personal cumpla con lo dispuesto en el párrafo anterior.</p>	<p>Artículo 40. El personal que opere o auxilie en la operación del equipo ferroviario deberá obtener licencia federal ferroviaria que expida la Secretaría y someterse a exámenes médicos.</p> <p>Los concesionarios y asignatarios estarán obligados a vigilar y constatar que su personal cumpla con lo dispuesto en el párrafo anterior.</p>

<p>Artículo 41. Los concesionarios del servicio público de transporte ferroviario tendrán la obligación, de conformidad con la ley de la materia, de proporcionar al personal a que se refiere el artículo anterior, la capacitación y el adiestramiento que se requiera para que la prestación de los servicios sea eficiente y segura.</p> <p>...</p>	<p>Artículo 41. Los concesionarios y asignatarios del servicio público de transporte ferroviario tendrán la obligación, de conformidad con la ley de la materia, de proporcionar al personal a que se refiere el artículo anterior, la capacitación y el adiestramiento que se requiera para que la prestación de los servicios sea eficiente y segura.</p> <p>...</p>
<p>Artículo 43. El Gobierno Federal promoverá la prestación del servicio público de transporte ferroviario en las comunidades aisladas que no cuenten con otro medio de transporte al público.</p> <p>...</p> <p>Los concesionarios deberán adoptar las medidas necesarias que permitan atender de manera adecuada a los discapacitados y a las personas de edad avanzada.</p>	<p>Artículo 43. El Gobierno Federal promoverá la prestación del servicio público de transporte ferroviario de pasajeros en las comunidades aisladas que no cuenten con otro medio de transporte al público, así como la operación de rutas estratégicas que promueven el desarrollo regional y la integración con otros medios de transporte público.</p> <p>...</p> <p>Los concesionarios y asignatarios del servicio de transporte ferroviario de pasajeros deberán adoptar las medidas necesarias que permitan atender de manera adecuada a los discapacitados y a las personas de edad avanzada. En el caso de los asignatarios, estos establecerán esquemas de tarifas diferenciadas para estudiantes,</p>
	<p>adultos mayores y personas con discapacidad, garantizando el acceso equitativo al servicio.</p>

Por lo expuesto y fundado, someto a la consideración de esta honorable asamblea, la siguiente iniciativa con proyecto de:

Decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario

Artículo Único. Se **reforman** los artículos 1, párrafo segundo; 8; 24, actuales párrafos segundo y tercero; 28; 36; 38, párrafo primero; 40, párrafo segundo; 41, párrafo primero; 43, párrafo primero y tercero; y se **adicionan** un párrafo tercero al artículo 1; un párrafo segundo, recorriéndose en su orden los subsecuentes al artículo 24, y un párrafo segundo al artículo 38 de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, para quedar como sigue:

Artículo 1

El servicio ferroviario, **tanto para el transporte de pasajeros como de carga**, es una actividad económica prioritaria **y de interés general, por lo que** corresponde al Estado ser rector de su desarrollo. Al ejercer sus funciones de rectoría, el Estado protegerá en todo momento la seguridad y la soberanía de la Nación y promoverá el desarrollo del servicio ferroviario en condiciones que garanticen la libre competencia entre los diferentes modos de transporte y la eficiencia operativa en la prestación del servicio público de transporte ferroviario.

Para la prestación del servicio público de transporte ferroviario de pasajeros, el Ejecutivo federal podrá otorgar asignaciones a empresas públicas o concesiones a particulares. Los concesionarios del servicio de transporte ferroviario de carga podrán obtener concesiones para el servicio de transporte ferroviario de pasajeros, teniendo este último carácter preferente. En la prestación de dicho servicio estará prohibida toda discriminación motivada por origen étnico o nacional, el género, la edad, las discapacidades, la condición social, las condiciones de salud, la religión, las opiniones, las preferencias sexuales, el estado civil o cualquier otra que atente contra la dignidad humana y tenga por objeto anular o menoscabar los derechos y libertades de las personas.

Artículo 8. Las vías generales de comunicación ferroviaria se mantendrán en todo momento dentro del dominio público de la Federación **y corresponderá al Estado establecer las condiciones técnicas y operativas necesarias para su adecuado uso en el servicio de transporte de pasajeros y de carga** . Las vías férreas que se construyan al amparo de un título de concesión **o asignación** , pasarán a formar parte del dominio público inmediatamente, con independencia de las condiciones y plazo de la concesión.

Artículo 24. ...

Las concesiones o asignaciones se otorgarán con base en criterios de eficiencia operativa, accesibilidad, viabilidad financiera, capacidad técnica, impacto ambiental, responsabilidad social y mejora continua e innovación tecnológica en la prestación del servicio. La Secretaría emitirá los lineamientos específicos para garantizar el cumplimiento de estas condiciones.

La Agencia, previa consulta a los concesionarios, **asignatarios**, permisionarios y usuarios, deberá determinar y publicar, para efectos estadísticos, los indicadores referentes a los servicios, eficiencia operativa, administrativa y de atención que deberán prestar a los

usuarios, considerando los criterios o principios que sean reconocidos internacionalmente para tal efecto.

La Agencia tendrá la **obligación** de monitorear y evaluar los indicadores establecidos en el párrafo anterior y, en su caso, emitirá recomendaciones particulares para la implementación de acciones a efecto de mantener los estándares del servicio ferroviario.

...

Artículo 28. Los concesionarios y **asignatarios** realizarán la conservación y el mantenimiento de la vía general de comunicación ferroviaria con la periodicidad y las especificaciones técnicas que al efecto establezcan los reglamentos y demás disposiciones aplicables.

Artículo 36. Los concesionarios y **asignatarios** deberán permitir la interconexión en su modalidad de derechos de paso obligatorios: (i) estipulados en los títulos de concesión o **asignación** ; (ii) cuando sean pactados de mutuo acuerdo; o (iii) cuando sean establecidos por la Agencia previa determinación de ausencia de condiciones de competencia efectiva en un trayecto o ruta determinado, por parte de la Comisión Federal de Competencia Económica.

...

...

Artículo 38. Los concesionarios o **asignatarios** que presten el servicio público de transporte ferroviario deberán contar con el equipo adecuado para el tipo de servicio que presten y el personal capacitado para manejarlo, y proporcionarlo en condiciones de seguridad, eficiencia, rapidez y funcionalidad, de acuerdo con lo dispuesto en esta ley.

Los concesionarios y asignatarios del servicio público de transporte ferroviario de pasajeros deberán cumplir con estándares de seguridad, eficiencia y accesibilidad, así como protocolos de mantenimiento periódico, considerando los criterios o principios que sean reconocidos internacionalmente para tal efecto. Asimismo, deberán implementar sistemas de monitoreo y control de operaciones en tiempo real, asegurando la optimización del servicio y la prevención de accidentes e incidentes ferroviarios.

Artículo 40. ...

Los concesionarios y **asignatarios** estarán obligados a vigilar y constatar que su personal cumpla con lo dispuesto en el párrafo anterior.

Artículo 41. Los concesionarios y **asignatarios** del servicio público de transporte ferroviario tendrán la obligación, de conformidad con la ley de la materia, de proporcionar al personal a

que se refiere el artículo anterior, la capacitación y el adiestramiento que se requiera para que la prestación de los servicios sea eficiente y segura.

...

Artículo 43. El Gobierno Federal promoverá la prestación del servicio público de transporte ferroviario **de pasajeros** en las comunidades aisladas que no cuenten con otro medio de transporte al público, así como **la operación de rutas estratégicas que promueven el desarrollo regional y la integración con otros medios de transporte público.**

...

Los concesionarios y asignatarios del servicio de transporte ferroviario de pasajeros deberán adoptar las medidas necesarias que permitan atender de manera adecuada a los discapacitados y a las personas de edad avanzada. En el caso de **los asignatarios, estos establecerán esquemas de tarifas diferenciadas para estudiantes, adultos mayores y personas con discapacidad, garantizando el acceso equitativo al servicio.**

Transitorios

Primero. El presente decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

Segundo. La Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes deberá expedir las disposiciones necesarias conforme a lo dispuesto en el presente decreto, dentro de los 180 días siguientes a su entrada en vigor.

Tercero. Las concesiones, asignaciones y permisos vigentes a la fecha de entrada en vigor del presente decreto deberán adecuarse a las nuevas disposiciones dentro de los trescientos sesenta días naturales siguientes al inicio de su vigencia.

Cuarto. Las erogaciones que se generen con motivo de la entrada en vigor del presente decreto se realizarán con cargo al presupuesto autorizado para la Secretaría de la Defensa Nacional, por lo que no incrementará su presupuesto regularizable y no se autorizarán recursos adicionales para el ejercicio fiscal de que se trate.

Notas

1 Reig, M. (2025, 23 de enero). *Hemos romantizado los trenes antiguos, pero viajar en ellos era una tortura*. Cadena SER.

2 Instituto Nacional de Antropología e Historia de Chihuahua. (s.f.). *El ferrocarril en México*. Recuperado de <https://www.inahchihuahua.gob.mx/articulos.pl?id=68>

3 (1) Proyectos México. “Tren México-Querétaro.” Última modificación 12 de marzo de 2025.
<https://www.proyectosmexico.gob.mx/en/ppp07-tren-mexico-queretaro/>

4 https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5708967&fecha=20/11/2023#gsc.tab=0

5 <https://www.proyectosmexico.gob.mx/ppp06-tren-mexico-pachuca/>

6 https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5708967&fecha=20/11/2023#gsc.tab=0

7 (1) Centro de Estudios de las Finanzas Públicas (CEFP). “Sistema Nacional Ferroviario de Pasajeros: Situación Actual.” CEFP Nota Informativa 021/2024, 19 de febrero de 2024.
<https://www.cefp.gob.mx/publicaciones/nota/2024/notacefp0212024.pdf>.

8 Organización de las Naciones Unidas en México. (s.f.). *Objetivo 13: Acción por el clima* . Recuperado de <https://mexico.un.org/es/sdgs/13>

9 Compromisos de México en el Acuerdo de París y su Contribución Determinada a Nivel Nacional (NDC): Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo. (2022). *Climate Promise: México*. UNDP. <https://climatepromise.undp.org/es/what-we-do/where-we-work/mexico>

10 Railsider. (2024, 27 de junio). *La infraestructura ferroviaria: Redes, vías y terminales de carga* . Railsider.

11 *BBC News Mundo*. (2025, 10 de marzo). “El tren Interurbano ha sido la infraestructura ferroviaria con más afluencia de pasajeros”. BBC News Mundo.
<https://www.bbc.com/mundo/articles/cx2yp844315o>

Palacio Legislativo de San Lázaro, a 29 de abril de 2025.

Diputado Fernando Jorge Castro Trenti (rúbrica)