

PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO, PARA EXHORTAR A LA JUCOPO DE ESTA SOBERANÍA Y DEL SENADO DE LA REPÚBLICA A CREAR UNA COMISIÓN ESPECIAL PARA DAR SEGUIMIENTO A LAS INVESTIGACIONES RELACIONADAS CON EL DESCARRILAMIENTO DEL TREN INTEROCEÁNICO, ASÍ COMO PARA VIGILAR LA DEBIDA REPARACIÓN INTEGRAL DEL DAÑO A LAS VÍCTIMAS

El suscrito, diputado José Elías Lixa Abimerhi, así como las y los legisladores integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional en la Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión en su LXVI Legislatura, con fundamento en los artículos 58, 59 y 60 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, y demás relativos de los ordenamientos aplicables, sometemos a la consideración de esta soberanía la siguiente proposición “con punto de acuerdo por el que se exhorta a las Juntas de Coordinación Política de la Cámara de Diputados y de Senadores la creación de una Comisión Especial para dar seguimiento a las investigaciones relacionadas con el descarrilamiento del Tren Interoceánico, así como para vigilar la debida reparación integral del daño a las víctimas”, en razón de las siguientes:

Consideraciones

El 28 de diciembre de 2025, se registró el descarrilamiento del Tren Interoceánico, en su tramo Z, en el cual hasta este momento se ha dado cuenta del lamentable fallecimiento de 13 personas y por lo menos 98 personas lesionadas de las cuales 36 permanecen hospitalizadas.

La gravedad de este accidente exige una investigación reforzada de los hechos ocurridos, así como de las causas que lo motivaron. Ello, considerando las diversas anomalías y actos de corrupción que se han registrado durante la construcción de los proyectos ferroviarios desde el sexenio anterior.

Para contextualizar dicha situación, se da cuenta de los siguientes hechos:

En marzo de 2024, el medio de comunicación Latinus dio a conocer conversaciones sostenidas entre contratistas a los que se les adjudicaron contratos para realizar el suministro de balasto para las vías del Tren Maya. En ellas resaltan aspectos como la entrega de miles de metros cúbicos de balasto sin certificaciones de calidad, suministrado por Amílcar Olan, amigo de quien fue supervisor honorario de dicha obra, Gonzalo López Beltrán (hijo del expresidente Andrés Manuel López Obrador), puesto utilizado para omitir la debida vigilancia en la construcción. Incluso durante la conversación registrada se da un reconocimiento expreso de los mismos involucrados sobre la mala calidad de los materiales: “Ya cuando se descarrile el tren será otro pedo” se escucha decir a Pedro Salazar Beltrán, primo de los hijos del expresidente Andrés Manuel López Obrador, y que, además, está señalado por el medio Latinus como parte de una red de tráfico de influencias conocida como “El Clan”.

El 25 de marzo de 2024, un vagón del convoy D006 se descarriló a la altura de la estación Tixkokob, mientras que el 19 de agosto de 2025, otro vagón del Tren Maya sufrió un

descarrilamiento en la estación de Izamal, ubicada en el Tramo 3 (Calkiní, Campeche-Izamal, Yucatán), durante un trayecto de Mérida a Cancún, sin que se reportaran heridos, pero que representó un nuevo hecho que evidenció la necesidad de activar protocolos de supervisión y seguimiento de las obras, y de lo cual el gobierno parece seguir siendo omiso.

En la cuenta pública de 2023, la Auditoría Superior de la Federación (ASF) señaló un incremento en el monto contratado de 115 puntos porcentuales, pagos en exceso a contratistas, al igual que precios de materiales y mano de obra por encima de los costos del mercado, por lo que solo en el tramo 1, hubo mil 98 millones de pesos por aclarar. En términos generales, detectó irregularidades por 2 mil 592 millones de pesos en obras del Tren Maya, siendo el pago a sobreprecio a contratistas, materiales y mano de obra, parte de lo que encontró la ASF en su evaluación.

Respecto del Tren Interoceánico, la ASF, el proyecto del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec (CIIT), incluyendo el Tren Interoceánico, ha sido objeto de múltiples observaciones por parte de la Auditoría Superior de la Federación (ASF) en revisiones previas de la Cuenta Pública. De manera general se señalan las siguientes:

Cuenta Pública 2019

Se detectó un probable daño a la Hacienda Pública por más de 4 millones de pesos debido a bonificaciones por derecho de piso sin autorización.

Montos pendientes por aclarar: 4,013,760.20 pesos.

Cuenta Pública 2020

Pagos indebidos por materiales y penalizaciones no justificadas.

Falta de documentación para justificar erogaciones por servicios personales y diferencias en registros presupuestales.

Retrasos y penalizaciones no aplicadas en contratos de locomotoras.

Falta de control en el suministro y facturación de diésel.

Montos pendientes por aclarar: 25,684,551.13 pesos (operación) y 4,736,273.40 pesos (inversiones físicas).

Cuenta Pública 2021

Pagos en exceso por más de 3 millones de pesos en contratos de obra pública debido a inconsistencias en matrices de precios y cobro de materiales no utilizados.

Duplicidad de pagos y facturación de insumos no utilizados.

Montos pendientes por aclarar: 8,003,187.8 pesos.

Cuenta Pública 2022

Pagos en exceso por inconsistencias en precios unitarios y conceptos no previstos en contratos.

Montos pendientes por aclarar: 169,824.8 pesos.

Cuenta Pública 2023

Pagos en exceso por más de 28 millones de pesos debido a inconsistencias en la integración de matrices de precios unitarios en varios contratos de obra pública.

Montos pendientes por aclarar: 28,849,661.6 pesos.

La suma total de estas irregularidades cuantificadas asciende a por lo menos 71.6 millones de pesos, representando un posible daño al erario que no ha sido plenamente aclarado ni recuperado.

Por otra parte, el análisis de la ejecución presupuestal para 2025 revela graves anomalías: el Presupuesto de Egresos de la Federación aprobó inicialmente 25,122.9 millones de pesos, reducido posteriormente a 3,940.6 millones mediante ajustes por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, lo que equivale a una reducción drástica de 21,182.3 millones de pesos menos de lo aprobado por la Cámara de Diputados, con subejercicios notorios en categorías como provisiones para desarrollo regional (0 millones erogados) y operación de cuerpos de seguridad (subejercicio de 113.1 millones). Estos subejercicios indican ineficiencia en la utilización de recursos, posiblemente derivada de falta de planeación o malversación. El proyecto, inaugurado parcialmente en diciembre de 2023 (Línea Z) y noviembre de 2025 (tramo inicial de Línea K), sigue en construcción y rehabilitación, con erogaciones acumuladas estimadas en de 53 a 55 mil millones de pesos hasta la fecha, superando las proyecciones iniciales de 20 mil millones para rehabilitación de vías y de 120 a 150 mil millones para el corredor completo. Reportes independientes confirman sobrecostos del 33 por ciento al 66 por ciento en componentes clave, atribuidos a improvisación y supervisión inadecuada, lo que podría implicar responsabilidades de servidores públicos.

El descarrilamiento del tren ha motivado la aparición de nuevos datos de alerta respecto de la construcción de dicha obra. El mismo medio Latinus, ha dado a conocer nuevos audios y videos en los que se escucha a Amílcar Olán, amigo y operador de los hijos del expresidente Obrador, establecer los precios del balasto y sus acuerdos, así como las ganancias millonarias que ha tenido entre otros, con el suministro de balastro, por ejemplo, con la línea K.¹

La respuesta que ha dado el gobierno federal a la atención del descarrilamiento ha incluido la posible contratación de una empresa especializada externa que realice el peritaje correspondiente, según señaló la misma presidenta en sus conferencias mañaneras. Sin embargo, no debe pasarse por alto que aplicó la misma respuesta en el accidente en el que se cayó la línea dorada del Metro de la Ciudad de México en el 2021, cuando era jefa de

Gobierno, la cual terminó en demandas hacia la empresa noruega DNV contratada porque, según sus dichos, sus resultados fueron tendenciosos.

Por ello, nuestro deber como representantes de la sociedad redoblar la vigilancia en las acciones que se lleven a cabo para esclarecer los motivos del accidente, además, por la secrecía en la que pretenden atender el tema, ya que como se sabe, recién se ordenó reforzar la vigilancia y se cerraron los accesos a la zona donde descarriló el Tren Interoceánico.

Ante ello, la creación de una comisión de investigación será un paso fundamental para abordar la falta de diligencia que ha existido en la construcción y mantenimiento del Tren Interoceánico, y recabar la mayor cantidad de información posible para atender las causas que provocaron el incidente. Asimismo, permitirá fortalecer las capacidades institucionales mediante el incremento de recursos, con el fin de prevenir e investigar este tipo de accidentes de manera más efectiva.

Debemos exigir la realización de una Investigación independiente y exhaustiva que contribuya a esclarecer los hechos, determinar el estado en que se encuentra funcionando el Tren Interoceánico, determinar las responsabilidades correspondientes y la debida imposición de sanciones, y además evitar que se siga poniendo en riesgo la integridad de los usuarios y de los trabajadores de dicha obra.

Pero, además, como aspecto relevante, debemos coadyuvar como representantes de la sociedad, a ser vigilantes del apoyo a las víctimas y garantizarles la debida reparación integral del daño y a sus familias.

Conforme a dichos de la presidenta de la República en su conferencia de las mañanas, todas las víctimas cuentan con el acompañamiento de una persona del gobierno federal para una atención directa. Sin embargo, también habilitó un número telefónico para la atención de la mismas, lo cual parece ser un contrasentido, pues de existir realmente un acompañamiento directo, no sería necesaria la habilitación de dicho medio de comunicación.

De igual manera, cabe señalar la denuncia que ha sido presentada por algunas víctimas, en espera de obtener la reparación integral del daño que por ley les corresponde, y no dejarlo a la subjetividad con la que el gobierno federal considera que es suficiente resarcir parte de los daños, como lo es, por ejemplo, el apoyo económico inicial de 30 mil pesos que se dice se ha otorgado a las familiares para gastos corrientes.

Por ello, una de las funciones que tendrá esta comisión, será servir de apoyo a las víctimas y de acompañamiento para gestionar la debida reparación integral del daño ante la Comisión Ejecutiva de Víctimas, incluso, vigilar los procedimientos correspondientes ante la compañía aseguradora del tren y el cumplimiento de la reparación por parte del Ejecutivo federal.

Por lo anteriormente expuesto y fundado, la suscrita someto a consideración de esta soberanía la siguiente proposición con:

Punto de Acuerdo

Primero. Se crea la “Comisión Especial para dar seguimiento a las investigaciones relacionadas con el descarrilamiento del Tren Interoceánico, así como para vigilar la debida reparación integral del daño a las víctimas”.

Segundo. El objeto de la Comisión Especial es el siguiente:

- a. Brindar asesoría jurídica a las víctimas del descarrilamiento del Tren Interoceánico ocurrida el 28 de diciembre de 2025, gestionar la debida reparación integral del daño ante la Comisión Ejecutiva de Víctimas, así como vigilar los procedimientos correspondientes ante las instancias competentes y el cumplimiento total de la reparación por parte del Ejecutivo federal.
- b. Dar seguimiento a la investigación independiente y exhaustiva que contribuya a esclarecer los motivos que provocaron el descarrilamiento del Tren Interoceánico.
- c. Determinar el estado en que se encuentra funcionando el transporte ferroviario Tren Interoceánico del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec.
- d. Vigilar la determinación de las responsabilidades correspondientes y la debida imposición de sanciones a las personas que resulten responsables.
- e. Proponer acciones que permitan evitar que se siga poniendo en riesgo la integridad de los usuarios y de los trabajadores de dicha obra.

La Comisión Especial elaborará los análisis, estudios, productos legislativos y demás actos que se deriven por el cumplimiento de su objeto.

Tercero. La duración de la Comisión Especial será por el tiempo necesario en tanto cumpla con su objeto. Los recursos técnicos y financieros para el funcionamiento de esta Comisión Especial serán aprobados por el Comité de Administración.

Cuarto. La Comisión Especial estará conformada por un integrante de cada uno de los Grupos Parlamentarios que integran las respectivas Cámaras del honorable Congreso de la Unión. Los grupos parlamentarios informarán a la Mesa Directiva los nombres de las diputadas o diputados que designarán para efectos de integrar la Comisión Especial.

La Junta Directiva de la Comisión Especial estará conformada por una presidenta o presidente y por tres secretarías o secretarios.

La Presidencia expresará la pluralidad interna, por lo que sus informes y manifestaciones deberán ceñirse estrictamente a los acuerdos tomados al seno de la Comisión Especial.

Quinto. Para el cumplimiento de su objeto, la comisión podrá allegarse de la información que considere pertinente, llamando a reunión, cuando lo estime necesario, a las autoridades competentes responsables, de conformidad con el marco normativo aplicable.

Sexto. La Comisión Especial deberá entregar informes semestrales e informe final en términos del artículo 208, numeral 2, fracción V, del Reglamento de la Cámara de Diputados.

Notas:

1 “El Clan”: nuevos audios y documentos revelan cómo operaron los hijos de AMLO en el Tren Interoceánico | LatinUS

Sede de la Comisión Permanente, a 7 de enero de 2026.

Diputado José Elías Lixa Abimerhi (rúbrica)

SIL