

PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO, 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

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 infraestructura 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 sobre costo 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 sobre costo 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 sobre costo 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, movilizandó 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 sobrecostos 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 sobrecostos. 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 repetirán 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).