

PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO, 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 plantea 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-detecta-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://energiyahoy.com/nacional/tren-maya-cuantos-accidentes-ha-tenido-desde-su-inauguracion/>

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).