

PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO POR EL QUE SE EXHORTA A LA SECRETARÍA DE HACIENDA Y CRÉDITO PÚBLICO, AL BANCO NACIONAL DE OBRAS Y SERVICIOS PÚBLICOS, S.N.C. Y A LA AUDITORÍA SUPERIOR DE LA FEDERACIÓN, A TRANSPARENTAR Y FISCALIZAR LOS RECURSOS DESTINADOS A LA CONSTRUCCIÓN, OPERACIÓN E INTEGRACIÓN DEL TREN SUBURBANO DE LA ZONA METROPOLITANA DEL VALLE DE MÉXICO QUE CONECTA CON EL AEROPUERTO INTERNACIONAL FELIPE ÁNGELES (AIFA).

El suscrito, Héctor Saúl Téllez Hernández, diputado federal a la LXVI Legislatura, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional, de conformidad con lo establecido en el artículo 78 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y con fundamento en los artículos 58, 59 y 60 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, someto a consideración de esta Comisión Permanente la proposición con punto de acuerdo, al tenor de las siguientes:

Consideraciones

El 23 de abril de 2026 el director de Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos, S.N.C. (BANOBRAS) anunció que el Gobierno Federal acordó con los accionistas privados la compra de 100% de las acciones del Tren Suburbano de la Zona Metropolitana del Valle de México por 5,999 millones de pesos, operación que transfirió la totalidad de las acciones a través del Fondo Nacional de Infraestructura (FONADIN).¹ Antes de la operación, FONADIN poseía 49% del capital y el resto se repartía entre CAF (43.4 %)² y Omnitren (7.6%)³; la compra consolidó el control estatal con el 51% de las acciones.⁴

El acuerdo incluyó la adquisición de las participaciones y la reestructuración de la deuda existente, la cual será absorbida por FONADIN para fortalecer la sostenibilidad financiera del sistema. El sistema actual une Buenavista con Cuautitlán mediante una línea de 27 km y siete estaciones, con una demanda de 45.1 millones de pasajeros en 2025.

La compra antecede a la inauguración del tramo Lechería–AIFA, una expansión de 23 km con siete estaciones que conectará el centro de la Ciudad de México con el aeropuerto. Las autoridades prevén que el servicio mantenga tarifas de 11.50 pesos para tramos cortos y 26.50 pesos para los largos; el recorrido completo a la terminal aérea costará hasta 45 pesos. De acuerdo con la información oficial, la nueva ruta reducirá el tiempo de viaje a aproximadamente 43 minutos y podría transportar más de 80,000 pasajeros diarios.⁵

¹ <https://www.jornada.com.mx/2026/04/24/politica/010n3pol>.

² CAF (Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles): Es una multinacional española dedicada al diseño, fabricación y mantenimiento de trenes y sistemas de transporte ferroviario.

³ Omnitren: Empresa mexicana que participaba en el mismo consorcio con una participación minoritaria.

⁴ <https://contralinea.com.mx/interno/semana/estado-mexicano-adquiere-el-100-del-tren-suburbano-por-5-mil-999-mdp/>.

⁵ https://elexpres.com/nota.php?story_id=361069.

De acuerdo a información pública y revisiones de la Cuenta Pública indican que el Tren Suburbano fue financiado desde su inicio mediante esquemas de deuda estructurada respaldados por la banca de desarrollo y financiamiento privado.⁶

A lo largo de su operación se han registrado reestructuras de deuda, ampliaciones de plazo y ajustes contractuales debido a una demanda inicial inferior a la estimada.

Estimaciones conservadoras ubican los compromisos financieros acumulados incluyendo deuda histórica, refinanciamientos y apoyos públicos en alrededor de 12,500 millones de pesos. Por tanto, la adquisición del sistema no sólo implicó un desembolso inmediato cercano a 6,000 millones, sino también la absorción de pasivos y obligaciones futuras, particularmente ligadas a la expansión hacia el AIFA.

De acuerdo con información presupuestaria, el Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles ha requerido subsidios federales acumulados por aproximadamente 4,798 millones de pesos entre 2023 y 2026, destinados principalmente a gasto corriente. A pesar de estos apoyos, el aeropuerto ha reportado pérdidas operativas cercanas a 792 millones de pesos, lo que confirma que aún no alcanza niveles de autosuficiencia financiera.

Asimismo, es importante recordar que el costo del AIFA se incrementó significativamente respecto a su estimación inicial, pasando de aproximadamente 75 mil millones de pesos a más de 116 mil millones de pesos, lo que representa un sobre costo sustancial que continúa generando presión sobre las finanzas públicas.

Estas cifras muestran que, hasta ahora, el AIFA no ha alcanzado autosuficiencia financiera. En suma, la adquisición del Tren Suburbano y su integración con el AIFA configuran un esquema en el que el Estado no solo asume el control operativo, sino también los riesgos financieros, la carga de deuda y la necesidad de subsidios recurrentes, sin evidencia clara, hasta el momento, de que dichos proyectos alcancen sostenibilidad en el corto o mediano plazo.

México enfrenta restricciones presupuestarias y necesidades prioritarias en salud, educación e infraestructura básica. Destinar recursos públicos a proyectos con baja rentabilidad social implica renunciar a inversiones con mayor impacto social. El principio de costo de oportunidad exige comparar los beneficios sociales de distintas alternativas y asignar los recursos públicos allí donde produzcan el máximo retorno social.

En este contexto, la decisión de construir el tren suburbano y financiar su expansión hacia el AIFA, con tarifas y subsidios que posiblemente no recuperen la inversión requiere de un análisis exhaustivo de su conveniencia económica y social. Asimismo, los análisis costo-beneficio de los proyectos deben hacerse públicos conforme a lo establecido en el artículo 109 de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, en el que las autoridades deben justificar la asignación de recursos con base en criterios de eficiencia y austeridad republicana.

No perdamos de vista que el Artículo 34 de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, establece que todo proyecto de inversión debe estar sustentado en un análisis de costo y beneficio que valide su viabilidad. Dicha evaluación

⁶ <https://elpais.com/mexico/2026-04-23/el-tren-suburbano-pasa-a-manos-del-gobierno-de-mexico.html>.

debe demostrar fehacientemente el cumplimiento de los criterios de: a) Rentabilidad socioeconómica, asegurando que los beneficios sociales superen los costos; b) Reducción de la pobreza extrema, mediante el impacto directo en zonas vulnerables; c) Desarrollo Regional, para potenciar el crecimiento económico equilibrado de la zona de influencia; y d) Concurrencia con otros programas y proyectos, garantizando la articulación estratégica de la inversión pública para maximizar su valor social.

Por lo anteriormente expuesto y fundamentado, sometemos a su consideración el siguiente:

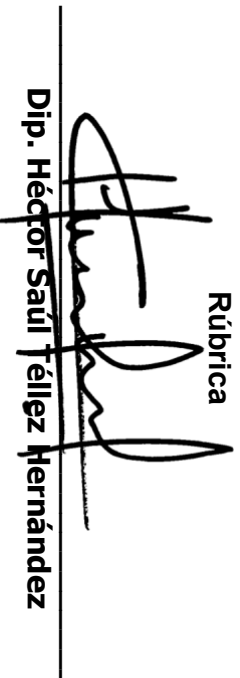
PUNTO DE ACUERDO

Primero. La Comisión Permanente del Honorable Congreso de la Unión exhorta respetuosamente a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público para que, a través del Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos, S.N.C., entregue un informe integral a esta soberanía, sobre el ejercicio de los recursos del Fondo Nacional de Infraestructura (FONADIN) destinados a la construcción y operación del Tren Suburbano de la Zona Metropolitana del Valle de México. Asimismo, se solicita la publicación del análisis de costo-beneficio, las proyecciones de demanda, los criterios para determinar el esquema tarifario y la estructura de subsidios previstos para el proyecto considerando el tramo Buenavista al Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles.

Segundo. La Comisión Permanente del Honorable Congreso de la Unión exhorta respetuosamente a la Auditoría Superior de la Federación a realizar una auditoría de desempeño y cumplimiento al proceso de adquisición del Tren Suburbano y su integración con el Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles, con el fin de evaluar la legalidad, eficiencia y transparencia de la operación. Dicha fiscalización deberá cuantificar los pasivos históricos, refinanciamientos y subsidios, verificando la pertinencia de absorber la deuda del concesionario y analizando si la inversión observa los criterios de rentabilidad social; costo-beneficio; reducción de la pobreza extrema y desarrollo regional, finalmente, se solicita que el informe resultante sea remitido a esta soberanía y publicado en la página electrónica de la institución para conocimiento de la ciudadanía.

Palacio legislativo a 19 de mayo de 2026

Rúbrica



Dip. Héctor Saúl Fellez Hernández