

PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO POR EL QUE SE EXHORTA AL TITULAR DE LA SECRETARÍA DE MARINA, AL DIRECTOR GENERAL DEL ORGANISMO CORREDOR INTEROCEÁNICO DEL ISTMO DE TEHUANTEPEC, A LA SECRETARÍA DE HACIENDA Y CRÉDITO PÚBLICO, A LA AUDITORÍA SUPERIOR DE LA FEDERACIÓN Y A LA FISCALÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA A INFORMAR, TRANSPARENTAR Y ATENDER LAS CAUSAS TÉCNICAS, PRESUPUESTARIAS Y DE RESPONSABILIDAD QUE HAN PROVOCADO LOS REITERADOS DESCARRILAMIENTOS DEL TREN INTEROCEÁNICO DEL ISTMO DE TEHUANTEPECN A CARGO DE LAS Y LOS LEGISLADORES DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO ACCIÓN NACIONAL.

Quienes suscriben, las y los legisladores del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional, de la LXVI Legislatura de la Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión, con fundamento en los artículos 58, 59 y 60 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, sometemos a la consideración de la Comisión Permanente la siguiente proposición con punto de acuerdo por el que se exhorta al titular de la Secretaría de Marina, al director general del Organismo Corredor Interoceánico del istmo de Tehuantepec, y a los titulares de la Secretaría de Hacienda y Crédito público y de la Auditoría Superior de la Federación y a la Fiscalía General de la República a informar, transparentar y atender las causas técnicas, presupuestarias y de responsabilidad que han provocado los reiterados descarrilamientos del Tren Interoceánico del Istmo de Tehuantepec, conforme a las siguientes:

CONSIDERACIONES

El pasado 14 de julio de 2026, dos unidades articuladas del Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec (Tren Interoceánico), se descarrilaron en el kilómetro 230+800 de la Línea Z, entre las comunidades de Nizanda y Chivela, municipio de Asunción Ixtaltepec, Oaxaca. Aunque las autoridades federales informaron que el percance no dejó personas lesionadas, esta situación no es menor porque ocurrió exactamente en el mismo punto kilométrico donde, el 28 de diciembre de 2025, se registró un accidente grave que dejó un saldo de 14 personas fallecidas y más de cien heridas.

En un periodo de siete meses, este problema no puede ser ni una eventualidad ni un incidente menor como pretende venderlo Claudia Sheinbaum en su discurso; se trata de una alerta importante sobre la seguridad, la calidad de la rehabilitación de

la vía y la capacidad de las autoridades para garantizar que una obra insignia del gobierno federal no vuelva a cobrar vidas humanas y no ponga en riesgo la carga.

Minimizar el accidente, es minimizar la importancia de las vidas que se ponen en riesgo; minimizarlo es el reflejo claro de que a este gobierno le importa más mantener el discurso oficial de “aquí no pasa nada” que garantizar la vida de las personas.

Ante la reiteración de los accidentes, el Partido Acción Nacional ha actuado con responsabilidad. El 17 de julio de 2026, las y los diputados federales de nuestro partido presentamos una denuncia de hechos ante la Fiscalía General de la República por las presuntas acciones u omisiones de servidores públicos y particulares relacionadas con los dos descarrilamientos registrados en la Línea Z.

En la denuncia señalamos directamente a Gonzalo López Beltrán, hijo del expresidente Andrés Manuel López Obrador, quien fungió como supervisor de la obra, así como a las autoridades de la Secretaría de Marina, dependencia responsable del manejo, la administración y el control del Corredor Interoceánico desde diciembre de 2023.

En Acción Nacional hemos denunciado que, a pesar de las 14 muertes ocurridas en el primer accidente, ni los constructores de la obra ni el impresentable supervisor honorífico del proyecto “Bobby” Beltrán han sido citados a declarar ante la autoridad ministerial; al contrario, su línea de investigación se concentró en el maquinista, omitiendo temas tan relevantes como las causas estructurales del primer descarrilamiento vinculadas a la calidad de las obras de rehabilitación, los trazos construidos y la supervisión de los contratos correspondientes.

Esta omisión no es casualidad, es producto de la opacidad con que se maneja este gobierno y del trato diferenciado en la aplicación de la ley, en un proyecto en el que se han identificado reiteradas irregularidades en el manejo de los recursos públicos.

Aunado a la denuncia que presentamos, nuestro grupo parlamentario también presentó un proyecto de iniciativa que busca cubrir la necesidad de fortalecer los mecanismos de transparencia y control del gasto público en la ejecución de obras de infraestructura. El pasado 14 de abril de 2026, presentamos ante el pleno de la Cámara de Diputados una iniciativa que adiciona el artículo 134 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de transparencia digital y control del gasto público, turnada a la Comisión de Puntos Constitucionales.

A más de tres meses de su presentación, dicha iniciativa permanece sin dictamen, mientras casos como el del *Tren Interoceánico* confirman, con hechos lamentables, la urgencia de contar con mecanismos digitales de seguimiento en tiempo real al ejercicio del gasto en obra pública que permitan detectar oportunamente

sobrecostos, retrasos y fallas de supervisión antes de que deriven en tragedias humanas.

La omisión del grupo de mayoría (MORENA) para dictaminar esta y otras propuestas en la materia no solo retrasa una reforma necesaria, sino que nos confirma la falta de voluntad política para transparentar el uso de los recursos destinados a los proyectos insignia del gobierno federal.

El descarrilamiento sucedido el 14 de julio, insistimos, no es un hecho aislado sino un reflejo de las fallas técnicas que han acompañado al proyecto desde su construcción. De acuerdo con la Auditoría Superior de la Federación (ASF), la rehabilitación de la Línea Z acumula, entre las Cuentas Públicas 2020 y 2023, posibles daños a la Hacienda Pública Federal por más de 33.5 millones de pesos, derivados de pagos por obras no ejecutadas, letreros y rieles que no pudieron ser acreditados en campo, y personal cuya presencia tampoco pudo comprobarse.

En específico, la Auditoría número 129 de la Cuenta Pública 2023 "Corrección, Pendiente y Conexión en la Línea Z del Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec" documentó pagos en exceso y sobrepagos por 28.8 millones de pesos en tres contratos de renta de maquinaria, compra de rieles y personal, así como excesos de pago adicionales, pendientes de aclarar, por 81 millones de pesos en los contratos de estabilización de taludes, tendido de vía y construcción del puente Jaltepec de la citada línea.¹ En conjunto, esta sola auditoría acumula observaciones por más de 109 millones de pesos, que la propia ASF señala como una "inadecuada supervisión y control de la obra".

En resumen, durante este periodo de tiempo la ASF ha identificado contratos sospechosos relacionados con la renta de maquinaria, adquisición de rieles y contratos de personal ejecutados a sobre costo y sin comprobación técnica de los trabajos. La regularidad de estas fallas demuestra que el gobierno ha ignorado sistemáticamente las alertas de los auditores. El mismo tramo donde ocurrieron los recientes y lamentables incidentes es el que precisamente identifica la ASF como tema vinculado a sobrecostos, pagos indebidos y deficiente supervisión desde, al menos, 2020.

La reincidencia del percance en el mismo lugar confirma que, aunque este gobierno se empeñe en decirnos que todo está bien, persisten fallas y control en las obras de rehabilitación que siguen poniendo en riesgo tanto al transporte de pasajeros como al de carga.

¹ ASF (2026). Informe Individual del Resultado de la Fiscalización Superior de la Cuenta Pública 2023, Auditoría núm. 129, "Corrección, Pendiente y Conexión en la Línea Z del Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec", Pliegos de Observaciones núms. 2023-2-13J3L-22-0129-06-001, 06-002 y 06-003. Disponible en:
https://www.asf.gob.mx/Trans/Informes/IR2023c/Documentos/Auditorias/2023_0129_a.pdf

A la fecha, tanto el Organismo Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec como la Secretaría de Marina se han limitado a informar que se realizan “revisiones técnicas” para determinar las causas del segundo percance, pero a casi una semana del hecho, no existe oficialmente un informe público, integral y desagregado sobre las condiciones estructurales de la vía ni las medidas correctivas que supuestamente se aplicaron después del accidente de diciembre de 2025.

El *Tren Interoceánico* no solo arrastra fallas técnicas, las irregularidades documentadas sobre en el ejercicio del presupuesto nos confirman que el gasto no aprobado no se vincula a las necesidades reales de recursos de la obra. El gobierno federal estimó originalmente que el desarrollo de la vía costaría alrededor de 20 mil millones de pesos; sin embargo, derivado de adecuaciones técnicas, retrasos y trabajos de rehabilitación, el costo final se triplicó hasta superar los 62 mil millones de pesos, siendo la Línea Z, justamente el tramo de ambos descarrilamientos, la más costosa de todo el proyecto, con una inversión superior a 12 mil millones de pesos.

Ese sobre costo no se ha traducido en mayor seguridad ni en mantenimiento suficiente. Por el contrario, la Secretaría de Hacienda y Crédito Público aplicó ajustes presupuestarios: en el año 2025 redujo en un 85% el presupuesto recortando 21,357 millones de pesos de los 25,123 millones originalmente aprobados, dejando un ejercicio modificado de apenas 3,766 millones; asimismo, para el primer trimestre de 2026 aplicó un nuevo recorte del 37.7%, reduciendo 8,687 millones de pesos de los 23,052 millones asignados para este año, acumulando una afectación presupuestaria total de 30,044 millones de pesos en ambos ejercicios fiscales y un ejercicio real del presupuesto de solo 18,130 millones de pesos en dos años; solo se ejecutó el 38% del presupuesto.²

La reducción señalada en el párrafo anterior se tradujo en una presión en áreas importantes para el desarrollo del proyecto. Si bien la Secretaría de Marina reportó una aparente eficiencia al haber ejercido el 100% del presupuesto que les dejaron disponible tras el recorte, en términos reales la bolsa original fue dismantelada. Por ejemplo, en el rubro “Operación y conservación de infraestructura ferroviaria” entre 2025 y el primer trimestre de 2026, únicamente se ejercieron 557.8 millones de pesos para garantizar la seguridad de toda la vía (544.3 millones en 2025 y apenas

² SHCP (2026). Informes Trimestrales sobre la Situación Económica, las Finanzas Públicas y la Deuda Pública. Anexos del Capítulo I: “Adecuaciones Presupuestarias Superiores al 5%”. Ramo 13 (Marina), Entidad J3L y contrastado con el Resumen Económico Administrativo de las Entidades de Control Directo de la Cuenta Pública 2025. Disponible en: https://www.finanzaspublicas.hacienda.gob.mx/work/models/Finanzas_Publicas/docs/congreso/info/trim/2026/it/04afp/itanfp01_202601.pdf y https://www.finanzaspublicas.hacienda.gob.mx/work/models/Finanzas_Publicas/docs/congreso/info/trim/2025/ivt/04afp/itanfpdc_202504.pdf

13.5 millones en lo que va de 2026). Peor aún, las partidas destinadas a las “Provisiones para el desarrollo regional del Istmo de Tehuantepec” no registró ni un peso de presupuesto en ambos ejercicios fiscales, demostrando la parálisis total en la modernización básica y seguridad del corredor.³

Por otro lado, los estados financieros definitivos confirman la inviabilidad financiera del ferrocarril. Al cierre de la Cuenta Pública 2025, el Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S.A. de C.V. reportó que sus ingresos propios por venta de bienes y prestación de servicios apenas ascendieron a 240 millones de pesos; en contraste, el organismo recibió 576 millones de pesos por concepto de transferencias, asignaciones, subsidios y subvenciones del Gobierno Federal. Del total de ingresos y otros beneficios reportados en el ejercicio (900 millones de pesos), los ingresos propios representaron apenas 27% del total, mientras que los subsidios federales cubrieron 64%, proporción que se agrava si se considera que la propia entidad reportó egresos por 712 millones de pesos durante 2025, monto por encima de lo que genera por sus propias operaciones.⁴

Por lo tanto, queda de manifiesto que los descarrilamientos ocurridos el 28 de diciembre de 2025 y el 14 de julio de 2026 en la Línea Z con lamentables pérdidas humanas no son producto de la casualidad ni de fallas eventuales, sino la consecuencia de una negligencia presupuestaria y toma de decisiones equivocadas que se han institucionalizado. La drástica reducción de recursos operacionales ha provocado un estado crítico en la conservación de las vías, transformando una obra de infraestructura estratégica en un riesgo permanente para el transporte de carga y la seguridad de los pasajeros

Ante este escenario, es urgente que desde esta máxima tribuna se dé seguimiento puntual, no solo a la investigación de los hechos y a la determinación de responsabilidades, sino también a la congruencia entre lo que el Estado mexicano invierte, lo que efectivamente ejerce, y las condiciones reales de seguridad de una infraestructura por la que circulan diariamente pasajeros, trabajadores y mercancías.

Por lo anteriormente expuesto, se somete a consideración de esta Comisión Permanente la siguiente proposición con:

³ SHCP (2026). Estadísticas Oportunas de la Cuenta Pública e Informes Trimestrales. Apartado: "Avance Financiero de los Principales Programas Presupuestarios del Ramo 13". Programas E022 y R002. Disponible en: https://www.finanzaspublicas.hacienda.gob.mx/work/models/Finanzas_Publicas/docs/congreso/info_trim/2025/ivt/04afp/itanfp05_202504.pdf

⁴ SHCP. Cuenta Pública 2025, Tomo VII: Sistema Paraestatal. Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S.A. de C.V., "Estado de Actividades del 1 de enero al 31 de diciembre de 2025". Disponible en: https://www.cuentapublica.hacienda.gob.mx/work/models/CP/2025/tomo/VII/MAT_Print.13J3L.02.01.pdf

Punto de Acuerdo

Primero. La Comisión Permanente del Honorable Congreso de la Unión exhorta al titular de la Secretaría de Marina y al Director General del Organismo Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec para que, en el ámbito de sus respectivas competencias, y en un plazo no mayor a 10 días naturales contados a partir de la notificación del presente punto de acuerdo, remitan a esta Soberanía un informe técnico de los aspectos de ingeniería civil, fallas mecánicas y bitácoras de mantenimiento relacionados con las causas de los descarrilamientos ocurridos el 28 de diciembre de 2025 y el 14 de julio de 2026 en la Línea Z del Tren Interoceánico, así como sobre las acciones correctivas y de mantenimiento implementadas.

Segundo. La Comisión Permanente del Honorable Congreso de la Unión exhorta a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público a remitir a esta soberanía un informe detallado que desglose, tramo por tramo, los montos específicos originalmente aprobados frente a los sobrecostos finales ejercidos en la rehabilitación del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec; especificando las ampliaciones presupuestarias realizadas y sus respectivas justificaciones técnicas y financieras, sin que se considere como cumplimiento la sola remisión a portales de datos abiertos de carácter general; asimismo, a que cualquier asignación adicional de recursos para el ejercicio fiscal 2027 se vincule y condicione a la solventación de las observaciones pendientes de la Auditoría Superior de la Federación y a la publicación de un diagnóstico técnico independiente sobre el estado real de la infraestructura.

Tercero. La Comisión Permanente del Honorable Congreso de la Unión exhorta al Titular de la Auditoría Superior de la Federación para que remita a esta Soberanía un informe técnico detallado sobre el estado procesal y los montos históricos pendientes de aclarar de la totalidad de las observaciones realizadas en las Cuentas Públicas 2020 a 2024 respecto a la Línea Z del Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec y que se incluya en el Programa Anual de Auditorías para la Fiscalización Superior de la Cuenta Pública correspondiente, la elaboración de una auditoría de desempeño y cumplimiento financiero especial de carácter prioritario enfocada en los contratos de rehabilitación y mantenimiento adjudicados o ejecutados con posterioridad al accidente de diciembre de 2025.

Cuarto. La Comisión Permanente del Honorable Congreso de la Unión exhorta a la Fiscalía General de la República para que agilice y transparente la investigación derivada de las denuncias presentadas en relación con los descarrilamientos del

Tren Interoceánico, y a que amplíe la línea de investigación citando a declarar a las empresas constructoras, a los responsables de la supervisión de las obras de rehabilitación y a los servidores públicos que hayan tenido a su cargo el control y la vigilancia del proyecto.

Salón de Sesiones de la Comisión Permanente, a 22 de julio de 2016.



Dip. Marcelo de Jesús Torres Cofiño
Grupo Parlamentario del
Partido Acción Nacional

Las y los Legisladores del Grupo Parlamentario
del Partido Acción Nacional