

PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO DE URGENTE U OBVIA RESOLUCIÓN POR EL QUE LA COMISIÓN PERMANENTE DEL H. CONGRESO DE LA UNIÓN EXHORTA RESPETUOSAMENTE A LA CÁMARA DE DIPUTADOS A LA CONSTITUCIÓN DE UNA COMISIÓN ESPECIAL ENCARGADA DE INVESTIGAR LOS MEGAPROYECTOS FEDERALES Y LOS PROYECTOS FERROVIARIOS IMPULSADOS DURANTE EL SEXENIO 2018-2024, PRESENTADO POR EL DIPUTADO GIBRÁN RAMÍREZ REYES Y QUE SUSCRIBE EL DIPUTADO JUAN IGNACIO ZAVALA GUTIÉRREZ.

El que presenta Gibrán Ramírez Reyes, y el suscrito Juan Ignacio Zavala Gutiérrez, integrantes del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano en la LXVI Legislatura, con fundamento en lo dispuesto por el artículo 78, párrafo segundo, fracción III de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; los artículos 116 y 122, numeral 1 de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos; así como los artículos 58, 59 y 60 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, presentan el siguiente Punto de Acuerdo de Urgente u Obvia resolución, realizan las siguientes:

Consideraciones

El sobrecosto, los indicios de conflictos de interés, tráfico de influencias y la opacidad definieron los megaproyectos del Gobierno de Andrés Manuel López Obrador.

Durante la administración 2018-2024 se impulsaron proyectos de infraestructura definidos como prioritarios para el desarrollo nacional, bajo el argumento de que

contribuirían a la generación de empleos, a la protección del medio ambiente y a la reducción de las desigualdades regionales. Entre dichos proyectos destacan el Tren Maya, el Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles, la Refinería Dos Bocas y el Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec.

No obstante, la ejecución de estos proyectos se caracterizó por incrementos sustanciales respecto de los costos originalmente anunciados, el uso recurrente de adjudicaciones directas, la suscripción de convenios que otorgaron a las Fuerzas Armadas un papel preponderante en su construcción y operación, así como por modificaciones relevantes al marco normativo y la emisión de decretos de carácter excepcional, prácticas que se apartan de los principios de austeridad, legalidad, transparencia y rendición de cuentas reiterados por el propio gobierno.

Resultó particularmente grave, en materia de transparencia, la emisión el Acuerdo con el que se declaraba de interés público y nacional los proyectos y obras a cargo del gobierno¹ publicado el 22 de noviembre del 2021 en el Diario Oficial de la Federación un Acuerdo. Dicho acuerdo también instruía a otorgar autorizaciones provisionales respecto a los dictámenes, permisos y licencias necesarios para el inicio de las obras, puntualizando que en caso de que no se emitiera dicha

¹ Diario Oficial de la Federación. *ACUERDO por el que se instruye a las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal a realizar las acciones que se indican, en relación con los proyectos y obras del Gobierno de México considerados de interés público y seguridad nacional, así como prioritarios y estratégicos para el desarrollo nacional*. 22 de noviembre del 2021. Disponible en: https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5635985&fecha=22/11/2021#gsc.tab=0

autorización dentro de los 5 días a partir de la solicitud, se entenderían concedidas en sentido positivo.

Y a pesar de que en mayo del 2023 la Suprema Corte de Justicia de la Nación (SCJN) declaró inconstitucional dicho decreto dado que restringía el derecho de acceso a la información en su dimensión colectiva², el expresidente López Obrador firmó otro decreto en el que se reiteraba el carácter de seguridad nacional de las obras:

Artículo Único. Son de seguridad nacional y de interés público la construcción, funcionamiento, mantenimiento, operación, infraestructura, los espacios, bienes de interés público, ejecución y administración de la infraestructura de transportes, de servicios y polos de desarrollo para el bienestar y equipo tanto del Tren Maya como del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec, y los aeropuertos de Palenque, Chiapas; de Chetumal y de Tulum, Quintana Roo, en los términos expresados en la parte considerativa de este decreto³

² Suprema Corte de Justicia de la Nación. *Comunicado de Prensa*, 18 de mayo del 2023. Disponible en: <https://www.internet2.scjn.gob.mx/red2/comunicados/noticia.asp?id=7359>

³ Diario Oficial de la Federación. *DECRETO por el que la construcción, funcionamiento, mantenimiento, operación, infraestructura, los espacios, bienes de interés público, ejecución y administración de la infraestructura de transportes, de servicios y polos de desarrollo para el*

Lo anterior marcó el inicio de un periodo de proyectos mal planeados, plagados de corrupción, opacos y con altos costos al erario. A continuación, enlisto algunas de las irregularidades encontradas en los principales proyectos:

1. **Refinería Olmeca, Dos Bocas.** El proyecto estuvo marcado desde su inicio por opacidad en la adjudicación de contratos y presuntas redes de tráfico de influencias. Destaca el caso del empresario Daniel Flores, cercano al entonces secretario de Gobernación, Adán Augusto López, quien recibió más de 30 mil millones de pesos en contratos públicos vinculados a la obra⁴. Asimismo, dos días antes del inicio formal de la construcción, Amílcar Olán, un empresario vinculado familiar y políticamente con Andrés López Beltrán y Gonzalo López Beltrán, adquirió 18 hectáreas de terreno colindante al proyecto a un precio de aproximadamente 6 pesos por metro cuadrado, predio que posteriormente se convirtió en un centro de almacenamiento estratégico de uno de los principales contratistas de la refinería⁵. La refinería además se vio involucrada en una red de huachicoleros en Tabasco, quienes,

bienestar y equipo tanto del Tren Maya como del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec, así como los aeropuertos que se indican, son de seguridad nacional y de interés público. 18 de mayo del 2023. Disponible en:

https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5689265&fecha=18/05/2023#gsc.tab=0

⁴ Daniel Flores falleció luego de que su avioneta se desplomara en 2023. Cfr. Mexicanos Contra la Corrupción y la Impunidad, “*Desvío de Recursos Públicos*”. 16 de diciembre del 2024. Disponible en: <https://contralacorrupcion.mx/corrupcion-en-el-sexenio-de-amlo/desvio-de-recursos-publicos-en-gobierno-de-amlo/>

⁵ Iván Alamillo, “*Amigo de Andy hace negocio millonario en Dos Bocas*”. Mexicanos Contra la Corrupción y la Impunidad, 14 de diciembre del 2023. Disponible en: <https://contralacorrupcion.mx/amigo-de-andy-hace-negocio-millonario-en-dos-bocas/>

de acuerdo con investigaciones periodísticas, llegaron a pagar hasta 10 mil pesos a marinos para que le permitieran robar combustible en 2022⁶.

En materia presupuestal, el proyecto fue originalmente estimado en 160 mil millones de pesos; sin embargo, el costo final se incrementó hasta aproximadamente 2.5 veces esa cifra⁷. Pese a dicha inversión, entre agosto de 2024 y septiembre de 2025, la refinería procesó únicamente 35 millones 673 mil barriles, equivalente a apenas el 25 % de la capacidad comprometida, lo que evidencia una grave brecha entre el gasto público ejercido y los resultados obtenidos⁸.

2. **Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles (AIFA).** fue ejecutado bajo un esquema caracterizado por la prisa, la falta de planeación y la opacidad en el ejercicio del gasto público. De acuerdo con la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, el costo final ascendió a 74 mil 535 millones de pesos⁹; no obstante, durante su construcción se documentaron contratos otorgados sin

⁶ Alejandra Canchola, “*Dos Bocas, edén del huachicol; criminales sobornaron a marinos*”. El Universal, 17 de septiembre del 2024. Disponible en: <https://www.eluniversal.com.mx/nacion/dos-bocas-edén-del-huachicol-criminales-sobornaron-a-marinos/>

⁷ Op. Cit. Mexicanos contra la Corrupción y la Impunidad, “Desvío de recursos públicos”.

⁸ Frasua Esquerro, “*Dos Bocas ha procesado solo una cuarta parte de lo prometido por el gobierno; en septiembre operó al 57 por ciento*”. Animal Político, 14 de noviembre del 2025. Disponible en: <https://animalpolitico.com/verificacion-de-hechos/te-explico/refineria-dos-bocas-cuarta-parte-prometido-gobierno>

⁹ Debhani Soto Lara, “*Impreciso que la construcción del AIFA haya ahorrado 300 mil millones de pesos al erario*”. Verificado, 23 de julio del 2025. Disponible en: <https://verificado.com.mx/impreciso-aifa-ahorro-300-mmdp/>

licitación, el uso de empresas de reciente creación, así como la participación de proveedores vinculados con empresas fantasma y antecedentes de corrupción.

Investigaciones periodísticas revelaron que, al analizar el destino de 17 mil millones de pesos, tres de cada cuatro pesos ejercidos en la construcción del AIFA permanecen sin información pública suficiente, lo que representa una grave afectación al principio de transparencia¹⁰. Además, el huachicol también marcó la obra, pues durante la construcción, la SEDENA compró por adjudicación directa más de 500 millones de pesos en diésel a una empresa vinculada con una red de huachicol¹¹.

En el ámbito operativo, entre 2022 y 2023, el AIFA registró pérdidas por mil 568 millones de pesos, mientras que recibió subsidios y apoyos gubernamentales por 2 mil 456 millones de pesos, lo que evidencia su dependencia de recursos públicos para su sostenimiento¹².

¹⁰ Mexicanos contra la Corrupción y la Impunidad, "Irregularidades y opacidad en el AIFA". Disponible en: <https://contralacorrupcion.mx/anuario-de-la-corrupcion-2022/irregularidades-y-opacidad-en-el-aifa/>

¹¹ Raúl Olmos y Vanessa Cisneros, "*Compró Sedena diésel robado para construir AIFA*". Reforma, 30 de junio del 2025. Disponible en: <https://www.reforma.com/compro-sedena-diesel-robado-para-construir-aifa/ar3030651>

¹² Op. Cit. Debanhi Soto Lara

3. **Tren Maya.** Desde su anuncio, el proyecto del Tren Maya enfrentó el rechazo de organizaciones sociales, ambientalistas y académicas, quienes advirtieron sobre afectaciones graves a ecosistemas de la región que ponían en riesgo cientos de especies animales y a un histórico sistema de cavernas y cenotes. No fue sino hasta el otro sexenio cuando la Secretaría de Medio Ambiente reconociera oficialmente los daños ecológicos ocurridos por la construcción del Tren¹³. A ello se suman irregularidades en los procesos de consulta a comunidades indígenas, contraviniendo estándares nacionales e internacionales en materia de derechos colectivos.

Además del daño ambiental y la violación a los derechos colectivos, el Tren Maya se ha visto envuelto en múltiples irregularidades y redes de corrupción. Investigaciones periodísticas relevaron una red de negocios y tráfico de influencias integrada por el empresario Amílcar Olán, Andrés López Beltrán, Gonzálo López Beltrán así como a Pedro Salazar Beltrán y Daniel Asaf. Empresas vinculadas a esta red se convirtieron en proveedoras de materiales estratégicos, como el balasto, sin que exista registro público de

¹³ Verónica Santamaría, “*Semarnat reconoce daños por construcción del Tren Maya; plantean proyecto de restauración integral*”. Animal Político, 1 de abril del 2025. Disponible en: <https://animalpolitico.com/sociedad/semarnat-danos-tren-maya-proyecto-restauracion>

pruebas de calidad, mientras que audios filtrados sugieren posibles sobornos para evitar la realización de dichas pruebas¹⁴.

Asimismo, en cinco de los siete tramos del proyecto, las empresas constructoras recibieron de FONATUR anticipos superiores a los permitidos por la normativa, además de ampliaciones indebidas en los plazos de ejecución. Una revisión del Órgano Interno de Control de FONATUR detectó la entrega de rieles con dimensiones inferiores a las contratadas y con signos de oxidación avanzada¹⁵.

El proyecto también se vinculó a una trama internacional de corrupción, cuando el empresario Víctor de Aldama, involucrado en el pago de sobornos a altos funcionarios en España, declaró haber puesto contactos políticos de Morena al servicio del exministro José Luis Ábalos, con el objetivo de facilitar contratos a constructoras españolas en el Tren Maya¹⁶.

¹⁴ José Manuel Martínez y Mario Gutiérrez, *"El Clan": los sobornos de la red de Andy y "Bobby" López Beltrán para colocar balasto en el Tren Maya ponen en riesgo a los pasajeros*". Latinus, 11 de marzo del 2024. Disponible en: <https://latinus.us/mexico/2024/3/11/el-clan-los-sobornos-de-la-red-de-andy-bobby-lopez-beltran-para-colocar-balasto-en-el-tren-maya-ponen-en-riesgo-los-pasajeros-109831.html>

¹⁵ Eduardo Buendía, *"La irregular compra de rieles para el Tren Maya"*. Mexicanos contra la Corrupción y la Impunidad, 10 de noviembre del 2022. Disponible en: <https://contralacorrupcion.mx/fonatur-antipo-millones-a-proveedores-de-vias-del-tren-maya/>

¹⁶ Daniel Lizarraga, *"Caso Koldo en México: Una trama de corrupción, sobornos y la conexión venezolana en el Tren Maya"*. Proceso, 22 de septiembre del 2025. Disponible en: <https://www.proceso.com.mx/reportajes/2025/9/22/caso-koldo-en-mexico-una-trama-de-corrupcion-sobornos-la-conexion-venezolana-en-el-tren-maya-359190.html>

Finalmente, se documentó la presencia de huachicol en las obras, particularmente en el Tramo 7, donde operadores de maquinaria pesada denunciaron daños a equipos por el uso de combustible adulterado¹⁷. Todo ello derivó en un sobre costo total de aproximadamente 341 mil millones de pesos, cuando originalmente se había afirmado que el proyecto costaría 150 mil millones, lo que representa un incremento del 171% respecto de lo planeado¹⁸.

4. Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec. El proyecto del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec estuvo marcado, desde su etapa inicial, por denuncias de despojo de tierras, desalojos forzados e invasión de terrenos comunales a lo largo de los más de 400 kilómetros de infraestructura ferroviaria, que conectan con el ferrocarril centroamericano y que implicaron la rehabilitación de vías existentes desde hace varias décadas¹⁹. De igual forma, diversas investigaciones periodísticas documentaron que el desarrollo del proyecto se apoyó en procesos de

¹⁷ Isabella González, "Huachicol" en el Tren Maya: el Ejército compró combustible ilegal y lo surtió a las máquinas que construyeron el Tramo 7 a su cargo". *Latinus*, 27 de noviembre del 2024. Disponible en: <https://latinus.us/mexico/2024/11/27/huachicol-en-el-tren-maya-el-ejercito-compro-combustible-ilegal-lo-surtio-las-maquinas-que-construyeron-el-tramo-su-cargo-129383.html>

¹⁸ Oscar Noguera Romero, "Tren Maya triplicó costo y sumó observaciones de auditoría, mientras gobierno presume gasto 'adecuado' en obras militares". *Animal Político*, 10 de marzo del 2025. Disponible en: <https://animalpolitico.com/verificacion-de-hechos/fact-checking/tren-maya-triplico-costo>

¹⁹ Orseta Bellani, "Corredor Interoceánico: desalojan a familias a cambio de 36 mil pesos por tren que construye Semar en Chiapas". *Animal Político*, 6 de diciembre del 2023. Disponible en: <https://animalpolitico.com/estados/corredor-interoceanico-istmo-de-tehuantepec-desalojar-tren>

consulta a comunidades indígenas y agrarias caracterizados por graves irregularidades²⁰.

En materia de corrupción e irregularidades administrativas, la Tercera Entrega de la Cuenta Pública 2023, practicada por la Auditoría Superior de la Federación (ASF), identificó pagos en exceso y deficiencias sustantivas en contratos de obra pública del Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec (FIT), incluyendo inconsistencias en las matrices de precios unitarios, deficiencias en la planeación y anomalías en la selección de materiales empleados en la rehabilitación ferroviaria²¹.

Posteriormente, de acuerdo con la auditoría número 129 correspondiente a la Cuenta Pública 2024, la ASF detectó irregularidades en al menos tres contratos relacionados con la renta de maquinaria, la adquisición de rieles y la contratación de personal, vinculados con trabajos ejecutados entre 2019 y

²⁰ Alejandra Crail, "Asambleas vacías y firmas falsas: así avalaron el Corredor Interoceánico," *El Universal Interactivos*, 23 de septiembre de 2024. Disponible en: <https://interactivos.eluniversal.com.mx/2024/corredor-interoceanico-imposicion-despojo-violencia/corredor-interoceanico-asi-lo-avalaron/>.

²¹ Guadalupe Fuentes, "Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec reporta pérdidas de 96 mdp, pese a subsidio federal". *Animal político*, 30 de diciembre del 2025. Disponible en: <https://animalpolitico.com/verificacion-de-hechos/te-explico/ferrocarril-interoceanico-reporta-perdidas-96mdp>

2024²². Uno de los ejes centrales de dichas observaciones se concentra en la adjudicación y operación de contratos relativos al suministro de balasto, en los que reaparece el empresario Amílcar Olán, quien obtuvo contratos por montos millonarios para proveer este insumo estratégico en la rehabilitación de las líneas del Tren Interoceánico, reforzando los señalamientos de repetición de patrones de contratación y conflictos de interés.

Adicionalmente, de acuerdo con el estado financiero de la empresa operadora, Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S. A. de C. V., se reportaron pérdidas por 96 millones 937 mil 924 pesos en el periodo comprendido del 1 de enero al 30 de septiembre de 2025, lo que evidencia problemas de viabilidad financiera y sostenibilidad operativa, a pesar de la magnitud de los recursos públicos usados²³.

Las irregularidades en los megaproyectos y, de manera particular, en el transporte ferroviario han generado una creciente preocupación pública respecto de las condiciones de seguridad, mantenimiento, supervisión técnica y transparencia

²² Contrarréplica. "Auditoría federal detecta irregularidades millonarias en obras del Tren Interoceánico," *ContraRéplica Puebla*, 2 de enero de 2026, <https://puebla.contrareplica.mx/nota-Auditoria-federal-detecta-irregularidades-millonarias-en-obras-del-Tren-Interoceanico20262147>

²³ *Op. Cit.* Guadalupe Fuentes.

Los sobrecostos, la opacidad sistemática en las contrataciones, el uso recurrente de adjudicaciones directas, así como los conflictos de interés y tráfico de influencias que han caracterizado los megaproyectos impulsados durante la administración 2018-2024, no constituyen únicamente irregularidades aisladas, sino que inciden de manera directa en la calidad de las obras, en la seguridad de su operación y en la protección de la vida de las personas.

En particular, tratándose de proyectos ferroviarios, estas prácticas adquieren una gravedad mayor, pues las deficiencias en la planeación, construcción, certificación y mantenimiento de la infraestructura se traducen en riesgos operativos concretos, como los descarrilamientos, choques y fallas técnicas. En un periodo de tiempo reducido se han registrado incidentes durante la operación de estos proyectos, algunos de ellos con consecuencias fatales, lo que evidencia deficiencias estructurales.

De manera general y de acuerdo con datos de la Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario, entre 2020 y 2025 han ocurrido más de 7 mil siniestros ferroviarios que incluyen descarrilamientos, choques, rodamientos, arrollamientos de vehículos y otros eventos. Particularmente en 2020 se registraron 1,298 y en

2024 aumentó la cifra a 1,567; en el primer trimestre de 2025 han sido 319 los eventos²⁴.

La propia Agencia ha señalado como principales causas la afectación al paso de trenes por cables, descarrilamientos, deslaves, derrumbes, equipo en mal estado, inundaciones, objetos sobre la vía, pérdida de energía, rozamiento de vía en mal estado y, de manera destacada, el arrollamiento de vehículos en cruces ferroviarios²⁵.

En cuanto a las consecuencias humanas, las cifras de personas fallecidas y lesionadas han ido en aumento año con año. En 2020 se registraron 34 personas fallecidas y 94 lesionadas; para 2023, la cifra ascendió a 82 personas fallecidas y 254 lesionadas; y en 2024 se reportaron 107 personas fallecidas y 125 lesionadas. Particularmente, del total de eventos registrados, 1,499 corresponden a descarrilamientos, distribuidos de la siguiente manera: 404 en 2020, 381 en 2021, 273 en 2022, 198 en 2023, 190 en 2024 y 53 en el primer trimestre de 2025²⁶.

Resulta de especial interés destacar los incidentes ocurridos en los proyectos ferroviarios impulsados durante la administración 2018-2024, pues dan cuenta de que estas fallas no han sido hechos aislados, sino una constante.

²⁴ Antonio López Cruz, "Van más de 7 mil siniestros en trenes en cinco años". El Universal, 3 de diciembre del 2026. Disponible en: <https://www.eluniversal.com.mx/nacion/van-mas-de-7-mil-siniestros-en-trenes-en-cinco-anos/>

²⁵ *Ibidem*.

²⁶ *Ibidem*.

1. Tren Maya.

- 1) El 25 de marzo de 2024 se registró un descarrilamiento cerca de la estación Tixkokob, en Yucatán, cuando un vagón salió de las vías al pasar por un cambio de riel. La Secretaría de la Defensa Nacional atribuyó el incidente a una falla en el sistema de sujeción de rieles (“clamps”), el cual aún operaba de manera manual debido a que el sistema automatizado no se encontraba completamente instalado²⁷.
- 2) El 30 de enero del 2025 un vagón de carga del Tren Maya se descarriló y volcó en la estación Limones, en Quintana Roo. Dejó como saldo dos personas lesionadas, además de daños en la infraestructura ferroviaria²⁸. De acuerdo con los reportes, los hechos ocurrieron durante la madrugada cuando uno de los cuatro vagones impulsados por la locomotora se descarriló al llegar a la estación. Las autoridades no emitieron un pronunciamiento público detallado sobre las causas del incidente.

²⁷ Emir Olivares y Alonso Urrutia, “Falla en sujeción de vía, posible causa del descarrilamiento de Tren Maya”. La Jornada, 2 de abril del 2024. Disponible en: <https://www.jornada.com.mx/noticia/2024/04/02/politica/falla-en-sujecion-de-via-posible-causa-del-descarrilamiento-de-tren-maya-3196>

²⁸ El Financiero, “¿Qué pasó en el Tren Maya? Vagón de carga se descarrila cerca de estación ‘Limones’; hay un herido”. 30 de enero del 2025. Disponible en: <https://www.elfinanciero.com.mx/estados/2025/01/30/tren-maya-se-descarrila-tren-de-carga-cerca-de-estacion-limones-en-quintana-roo-una-persona-herida/>

- 3) El 19 de agosto de 2025, en Izamal, Yucatán, un vagón se descarriló tras chocar con otra unidad, provocando la salida de un bogie de las vías²⁹. Las autoridades calificaron el hecho como un simple “percance de vía”, sin proporcionar información técnica adicional.

Cabe destacar que los accidentes de marzo y agosto ocurrieron en el tramo ejecutado por Grupo INDI, uno de los principales contratistas del proyecto, del cual no existe información pública suficiente sobre las certificaciones de calidad del balasto utilizado.

A ello se suman las conversaciones difundidas por Latinus, sostenidas entre Amílcar Olán y Pedro Salazar Beltrán, primo de los hijos del expresidente López Obrador, en las que se revela la entrega de recursos para evitar que el balasto fuera sometido a pruebas físicas y químicas. En dichas grabaciones, Pedro Salazar concluye señalando: “Ya cuando se descarrile el tren (Maya), ya va a ser otro pedo”³⁰.

2. Tren Interoceánico

- 1) El 10 de julio del 2025 en Macuspana, Tabasco, se registró un choque entre una unidad del Tren y un tráiler que intentó ganarle el paso en un

²⁹ N+, “Se Descarrila Vagón del Tren Maya; “Tren 304 Sufrió un Percance de Vía”, *Informan Autoridades*”. 19 de agosto del 2025. Disponible en: <https://www.nmas.com.mx/nacional/se-descarrila-vagon-del-tren-maya-reportan-incidente-en-estacion-izamal/>

³⁰ Latinus, “El tramo de los dos accidentes del Tren Maya es el mismo en el que los amigos de Andy hicieron negocios con el balasto defectuoso”. 19 de agosto del 2025. Disponible en: <https://latinus.us/mexico/2025/8/19/el-tramo-de-los-dos-accidentes-del-tren-maya-es-el-mismo-en-el-que-los-amigos-de-andy-hicieron-negocios-con-el-balasto-defectuoso-149863.html>

cruce³¹. Las autoridades catalogaron el incidente como menor sin lesionados.

- 2) El 20 de diciembre del 2025 en Coatzacoalcos–Pakal Ná, Chiapas, ocurrió un choque entre una unidad del Tren que chocó con una pipa de asfalto que intentó cruzar las vías³². Las autoridades reportaron que no hubo pérdidas humanas ni lesionados graves entre los ocupantes del tren.
- 3) El 28 de diciembre del 2025, una unidad de la Línea Z del Tren Interoceánico se descarriló cerca de la estación Chivela, en la comunidad de Nizanda en Oaxaca, a unos 99 kilómetros de la terminal Salina Cruz. Un tren de pasajeros que transportaba aproximadamente a 250 personas descarriló cuando la locomotora principal salió de la vía, provocando que la segunda máquina y los cuatro vagones que integraban el convoy fueran arrastrados fuera del trazo ferroviario. Como consecuencia, uno de los vagones cayó por un barranco de aproximadamente seis metros de profundidad y otro quedó en condición semisuspendida, generando un saldo de catorce personas fallecidas y cerca de un centenar de personas lesionadas, varias de ellas en estado grave³³. La Fiscalía General de la

³¹ Alejandra Ortiz, Descarrilamientos y Choques. El Universal, 29 de diciembre del 2025. Disponible en: <https://www.eluniversal.com.mx/estados/descarrilamientos-y-choques-estos-son-los-incidentes-en-el-tren-maya-y-el-tren-interoceanico-entre-2024-y-2025/>

³² *Ibidem*.

³³ Carlos Carabaña, “El descarrilamiento del Tren Interoceánico es el sexto incidente en dos años de los nuevos trenes de los gobiernos de Morena,” EL PAÍS México, 29 de diciembre de 2025,

República abrió una carpeta de investigación, por lo que las causas no se han detallado.

A pesar de que las autoridades federales han emitido comunicados aislados sobre algunos de estos eventos, no existe a la fecha un informe público integral, sistemático y detallado que permita conocer las causas técnicas, las responsabilidades administrativas ni las medidas correctivas adoptadas para evitar la repetición.

Resulta imperante conformar una Comisión Especial con el objetivo de contar con información completa y veraz sobre los proyectos anteriormente mencionados, de acuerdo con las facultades de control, fiscalización y vigilancia. Ante la persistencia de opacidad y falta de información, resulta necesario impulsar acciones para clarificar y transparentar tanto la ejecución de los megaproyectos desarrollados durante el sexenio 2018-2024 como los incidentes ferroviarios ocurridos, con el propósito de fortalecer la transparencia, prevenir la repetición de accidentes y garantizar el derecho de la población a la información.

Por todo lo arriba expuesto, someto a consideración de esta honorable asamblea, la siguiente proposición con:

PUNTO DE ACUERDO DE URGENTE U OBVIA RESOLUCIÓN

PRIMERO. La Comisión Permanente del Honorable Congreso de la Unión exhorta a la Cámara de Diputados a la constitución de una Comisión Especial encargada de investigar los megaproyectos federales y los proyectos ferroviarios impulsados durante el sexenio 2018-2024, cuyo objetivo será determinar presuntas responsabilidades derivadas de su construcción y operación.

SEGUNDO. La Comisión Especial deberá presentar un informe trimestral ante la Cámara de Diputados, o en su caso, ante la Comisión Permanente.

Dado en el Salón de Sesiones de la Cámara de Diputados, sede la Comisión Permanente del H. Congreso de la Unión, a 7 de enero de 2026.

Atentamente



Dip. Gibrán Ramírez Reyes
Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano
LXVI Legislatura

Dip. Juan Ignacio Zavala Gutiérrez
Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano
LXVI Legislatura

Cámara de Diputados del Honorable Congreso de la Unión, LXVI Legislatura**Junta de Coordinación Política**

Diputados: Ricardo Monreal Ávila, presidente; José Elías Lixa Abimerhi, PAN; Carlos Alberto Puente Salas, PVEM; Reginaldo Sandoval Flores, PT; Rubén Ignacio Moreira Valdez, PRI; Ivonne Aracely Ortega Pacheco, MOVIMIENTO CIUDADANO.

Mesa Directiva

Diputados: Kenia López Rabadán, presidenta; vicepresidentes, Sergio Carlos Gutiérrez Luna, MORENA; Paulina Rubio Fernández, PAN; Raúl Bolaños-Cacho Cué, PVEM; secretarios, Julieta Villalpando Riquelme, MORENA; Alan Sahir Márquez Becerra, PAN; Nayeli Arlen Fernández Cruz, PVEM; Magdalena del Socorro Núñez Monreal, PT; Fuensanta Guadalupe Guerrero Esquivel, PRI; Laura Irais Ballesteros Mancilla, MOVIMIENTO CIUDADANO.

Secretaría General**Secretaría de Servicios Parlamentarios****Gaceta Parlamentaria de la Cámara de Diputados**

Director: Juan Luis Concheiro Bórquez, **Edición:** Casimiro Femat Saldívar, Ricardo Águila Sánchez, Antonio Mariscal Pioquinto.

Apoyo Documental: Dirección General de Proceso Legislativo. **Domicilio:** Avenida Congreso de la Unión, número 66, edificio E, cuarto nivel, Palacio Legislativo de San Lázaro, colonia El Parque, CP 15969. Teléfono: 5036 0000, extensión 54046. **Dirección electrónica:** <http://gaceta.diputados.gob.mx/>