



DECRETO por el que se reforma el párrafo cuarto y se adiciona un párrafo quinto al artículo 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de vías y transporte ferroviario. (DOF 30-10-2024)

CÁMARA DE DIPUTADOS DEL H. CONGRESO DE LA UNIÓN
Secretaría General
Secretaría de Servicios Parlamentarios
Coordinación de Servicios de Información, Bibliotecas y Museo

PROCESO LEGISLATIVO

DECRETO por el que se reforma el párrafo cuarto y se adiciona un párrafo quinto al artículo 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de vías y transporte ferroviario.

Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 30 de octubre de 2024

PROCESO LEGISLATIVO	
01	05-02-2024 Cámara de Diputados. INICIATIVA con proyecto de decreto por el que se reforma y adiciona el artículo 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Se turnó a la Comisión de Puntos Constitucionales. Gaceta Parlamentaria, 5 de febrero de 2024.
02	08-10-2024 Cámara de Diputados. DICTAMEN de la Comisión de Puntos Constitucionales, con proyecto de decreto por el que se reforma el párrafo cuarto y se adiciona un párrafo quinto al artículo 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de vías de transporte ferroviario. Aprobado en lo general y en lo particular, por 472 votos en pro, 0 en contra y 0 abstenciones. Se turnó a la Cámara de Senadores para sus efectos constitucionales. Diario de los Debates, 29 de septiembre de 2024. Discusión y votación, 8 de octubre de 2024.
03	09-10-2024 Cámara de Senadores. MINUTA con proyecto de decreto por el que se reforma el párrafo cuarto y se adiciona un párrafo quinto al artículo 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de vías de transporte ferroviario. Se turnó a las Comisiones Unidas de Puntos Constitucionales; y de Estudios Legislativos. Diario de los Debates, 9 de octubre de 2024.
04	16-10-2024 Cámara de Senadores. DICTAMEN de las Comisiones Unidas de Puntos Constitucionales; de Comunicaciones y Transportes; y de Estudios Legislativos, con proyecto de decreto por el que se reforma el párrafo cuarto y se adiciona un párrafo quinto al artículo 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de vías de transporte ferroviario. Aprobado en lo general y en lo particular, por 123 votos en pro, 0 en contra y 0 abstenciones. Se remite a las legislaturas estatales para los efectos del artículo 135 constitucional. Diario de los Debates, 15 de octubre de 2024. Discusión y votación, 16 de octubre de 2024.
05	24-10-2024 Cámara de Senadores. DECLARATORIA del Decreto por el que se reforma el párrafo cuarto y se adiciona un párrafo quinto al artículo 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de vías y transporte ferroviario. Se realiza el cómputo y se da fe de 23 votos aprobatorios de las legislaturas de los Estados y de la Ciudad de México. La Cámara de Senadores declara aprobado el Decreto por el que se reforma el párrafo cuarto y se adiciona un párrafo quinto al artículo 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de vías de transporte ferroviario. Se turnó a la Cámara de Diputados para sus efectos constitucionales. Diario de los Debates, 24 de octubre de 2024. Declaratoria, 24 de octubre de 2024.
06	29-10-2024 Cámara de diputados. DECLARATORIA del Decreto por el que se reforma el párrafo cuarto y se adiciona un párrafo quinto al artículo 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de vías y transporte ferroviario. Se realiza el cómputo y se da fe de 24 votos aprobatorios de las legislaturas de los Estados y de la Ciudad de



DECRETO por el que se reforma el párrafo cuarto y se adiciona un párrafo quinto al artículo 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de vías y transporte ferroviario. (DOF 30-10-2024)

CÁMARA DE DIPUTADOS DEL H. CONGRESO DE LA UNIÓN
Secretaría General
Secretaría de Servicios Parlamentarios
Coordinación de Servicios de Información, Bibliotecas y Museo

PROCESO LEGISLATIVO

PROCESO LEGISLATIVO	
	México. La Cámara de Diputados declara reformado el párrafo cuarto, adicionado un párrafo quinto al artículo 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de vías y transporte ferroviario. Se turnó al Ejecutivo Federal para sus efectos constitucionales. Diario de los Debates, 29 de octubre de 2024. Declaratoria, 29 de octubre de 2024.
07	30-10-2024 Ejecutivo Federal. DECRETO por el que se reforma el párrafo cuarto y se adiciona un párrafo quinto al artículo 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de vías y transporte ferroviario. Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 30 de octubre de 2024.

CONTENIDO

Iniciativa del Ejecutivo federal

Con proyecto de decreto, por el que se reforma y adiciona el artículo 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos

Anexo 13

Lunes 5 de febrero



PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA

**DIP. MARCELA GUERRA CASTILLO
PRESIDENTA DE LA MESA DIRECTIVA
DE LA CÁMARA DE DIPUTADOS
DEL H. CONGRESO DE LA UNIÓN**

Con fundamento en lo dispuesto por el artículo 71, fracción I, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, someto, por su digno conducto ante esa Honorable Asamblea, la **Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforma y adiciona el artículo 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos**, al tenor de la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La presente iniciativa propone establecer en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos recuperar la relevancia del servicio de transporte ferroviario de pasajeros, con el objeto de generar bienestar social en el país, a través de la creación de fuentes de empleo y la mejora de la movilidad de las personas, contribuyendo a descongestionar carreteras y vías internas, así como brindar servicios de transporte férreo al alcance de la ciudadanía y resguardando los intereses de la Nación.

Desde 1769 el ferrocarril ha jugado un papel fundamental en el progreso socioeconómico de las naciones, sin ser nuestro país la excepción. En México fue crucial en el desarrollo de fines del siglo XIX y principios del XX, fomentó la integración del territorio nacional, redujo las distancias y facilitó el movimiento de personas y mercancías. Asimismo, su construcción permitió la explotación de recursos en zonas remotas, estimuló la agricultura y la minería, y favoreció el establecimiento de nuevas poblaciones y el crecimiento económico.

En el año 2023 se cumplieron 150 años de la instalación del primer ferrocarril de pasajeros en México que iniciara el presidente Benito Juárez García y concluyera el presidente Sebastián Lerdo de Tejada de México a Veracruz. Posteriormente la red ferroviaria conectó a México con los mercados internacionales, principalmente con



Estados Unidos de América, lo que incrementó el comercio y la inversión extranjera.

Por tratarse de una industria estratégica, en el año 1937, el presidente Lázaro Cárdenas concretó la rectoría del Estado en la operación y la prestación del servicio público ferroviario de carga y pasajeros. Las principales rutas fueron¹:

No.	Ruta	Nombre
1	Ciudad de México–Veracruz	Tren “Jarocho”
2	Tren México–Querétaro	Tren “El Constitucionalista”
3	Ciudad de México–SLP–Monterrey	Tren “El Regiomontano”
4	Monterrey–Nuevo Laredo	Tren “Nuevo Regiomontano”
5	Monterrey–Matamoros	Tren “El Tamaulipeco”
6	Ciudad de México–Mérida	Tren “El Meridano”
7	Ciudad de México–Guadalajara	Tren “El Tapatío”
8	Mexicali–Nogales–Mazatlán–Tepic–Guadalajara	Tren “El Mexicali”
9	Ciudad de México–Aguascalientes	Tren “El San Marqueño”
10	Aguascalientes–León	Tren “El Zapatero”
11	Aguascalientes–Chihuahua	Tren “El Dorado”
12	Chihuahua–Ciudad Juárez	Tren “División del Norte”
13	Ciudad de México–Uruapan	Tren “El Purépecha”
14	Ciudad de México–Oaxaca	Tren “Oaxaqueño”
15	Manzanillo–Guadalajara	Tren “El Colimense”
16	Saltillo–Piedras Negras	Tren “El Coahuilense”
17	Ciudad de México–Pachuca	Tren “El Hidalguense”

En 1938, el Presidente Lázaro Cárdenas nacionalizó Ferrocarriles Nacionales de México y durante los siguientes sesenta años fue un factor dominante en la infraestructura y desarrollo del norte de México.

Por ello fue realmente una desgracia que en 1995 el presidente Ernesto Zedillo Ponce de León, privatizará los ferrocarriles en México. El 2 de marzo del mismo año publicó en el Diario Oficial de la Federación la reforma al cuarto párrafo del artículo 28 constitucional. Dicha reforma sustituyó el régimen de participación exclusiva del

¹ López, *Administración*, 1997; Ortiz, *Ferrocarriles*, 1988.



PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA

Estado en los ferrocarriles a fin de permitir la participación de privados mediante el otorgamiento de concesiones. En consecuencia, el 12 de mayo del mismo año, se promulgó la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario la cual permitió al ejecutivo otorgar el 84.5% de las vías principales existentes a manos de privados.

A finales de los noventa, el Gobierno Federal, por conducto de la entonces Secretaría de Comunicaciones y Transportes, otorgó en concesión las vías troncales que corren al norte del país y las vías cortas del sureste, manteniendo bajo su control, únicamente, el ferrocarril del Istmo de Tehuantepec. Es decir, se entregaron en esencia a dos empresas con distintas denominaciones, 17,484 kilómetros de vía y se canceló el servicio de trenes de pasajeros.

A partir de ese contexto y con sustento en la presente iniciativa, el gobierno de la Cuarta Transformación tiene la convicción y el firme compromiso de incentivar la creación de infraestructura férrea para reactivar la economía de zonas geográficas como el sur-sureste y centro del país, que tomarán relevancia para el transporte de las empresas que se inserten en los polos de desarrollo en esas zonas.

Aunado a lo anterior, cada vez son más las personas que buscan un método de movilidad más sostenible y beneficioso para el medio ambiente, por lo que la solución principal para los desplazamientos sostenibles es el transporte público colectivo, siendo la mejor opción para dar un servicio que cubra tanto las necesidades de la ciudadanía como el cuidado ambiental, además representa una alternativa idónea para mejorar la afluencia del tráfico, mejorando la movilidad urbana. Asimismo, fomentará la actividad económica nacional e impulsará la productividad, al mejorar la conectividad y reducir los tiempos de trayecto.

Como datos estadísticos, en nuestro país, el medio de transporte más utilizado es el carretero; ello, de conformidad con lo señalado por la Coordinación del Transporte Integrado y Logística del Instituto Mexicano del Transporte (IMT) en el Manual Estadístico del Sector Transporte. A manera de ejemplo, en 2022 estimó que el movimiento doméstico de personas pasajeras por modo de transporte fue de 3,455.4 millones de personas. En ese sentido, el 97.4% corresponde al transporte

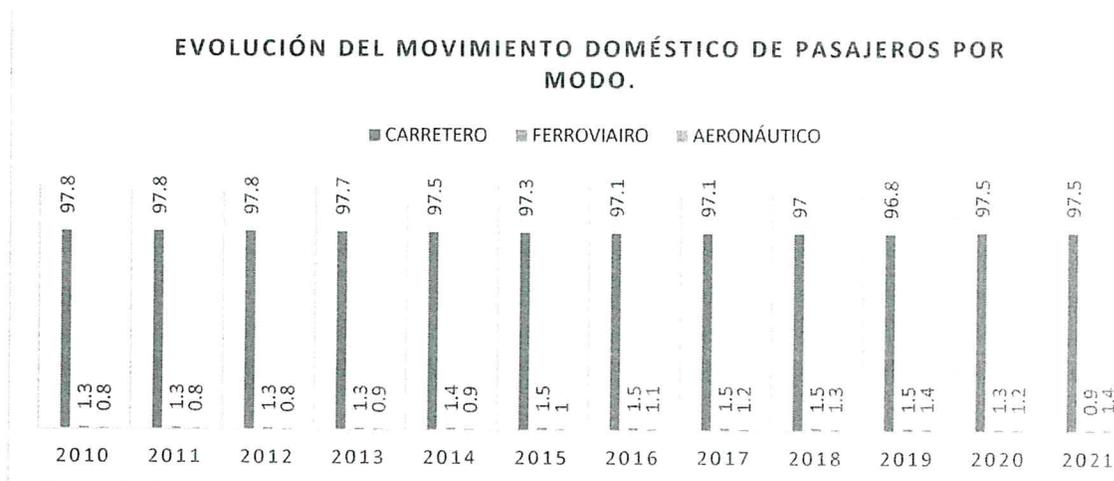


carretero, y solo el 0.9% al transporte ferroviario y el 1.4% al transporte aeronáutico, como lo muestra la tabla siguiente²:

Evolución del movimiento doméstico de personas pasajeras, por modo de transporte. (en millones de personas transportadas)														
MODO DE TRANSPORTE	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	(5) 2021	(e) 2022	TCMA 10-22
CARRETERO (1) % DEL TOTAL	3,160.0 97.8%	3,264.0 97.8%	3,363.0 97.6%	3,391.0 97.7%	3,459.0 97.5%	3,558.0 97.3%	3,623.0 97.1%	3,701.0 97.1%	3,773.0 97.0%	3,749.0 96.8%	2,277.0 97.5%	3,147.0 97.5%	3,366.9 97.4%	0.5%
FERROVIARIO (3) % DEL TOTAL	40.4 1.3%	41.9 1.3%	43.8 1.3%	45.3 1.3%	47.9 1.4%	53.6 1.5%	55.8 1.5%	56.7 1.5%	57.8 1.5%	57.5 1.5%	29.7 1.3%	30.4 0.9%	31.1 0.9%	-2.2%
MARÍTIMO (2) (3) % DEL TOTAL	5.1 0.2%	5.2 0.2%	5.5 0.2%	5.6 0.2%	6.4 0.2%	7.8 0.2%	8.8 0.2%	10.1 0.3%	10.8 0.3%	11.0 0.3%	0.6 0.3%	7.4 0.23%	7.90 0.23%	3.7%
AERONÁUTICO (3) (4) % DEL TOTAL	24.5 0.8%	25.5 0.8%	28.1 0.8%	30.5 0.9%	32.9 0.9%	37.1 1.0%	41.8 1.1%	45.2 1.2%	49.5 1.3%	53.5 1.4%	28.2 1.2%	44.4 1.4%	49.5 1.4%	6.0%
TOTAL DE PERSONAS PASAJERAS	3,230.0 100%	3,336.5 100%	3,440.4 100%	3,472.4 100%	3,546.2 100%	3,656.5 100%	3,729.4 100%	3,813.1 100%	3,891.1 100%	3,871.0 100%	2,335.5 100%	3,229.1 100%	3,455.4 100%	0.6%

NOTAS

- (1) Se refiere a datos estimados correspondientes al Autotransporte Público Federal; no incluye el transporte de personas de puertos y aeropuertos, ni el de guía de turistas.
- (2) Número de personas pasajeras transportadas en transbordadores.
- (3) No coincide con ediciones anteriores de este Manual, ya que se decidió utilizar información de la fuente más congruente a lo largo de la serie multianual.
- (4) Número de personas pasajeras transportadas por las compañías nacionales, estimado por la Dirección General de Aeronáutica Civil, SICT.
- (5) Lic. Andrés Manuel López Obrador, 4to. Informe de Gobierno.
- (e) Para 2022 datos estimados por el IMT.



² Disponible en: <https://imt.mx/descarga-archivo.html?l=YXJjaGl2b3MvUHVibGJjYWVpb25lcY9NYW51YWwvbW4yMDIyLnBkZg==>



PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA

Esto ha sido así debido a que no se cuentan con fuentes alternas suficientes que pudieran considerarse como medio de transporte efectivo, además que los modos de transporte existentes son inaccesibles para algunos segmentos de la población; por ejemplo, el transporte aéreo, por el elevado costo del pasaje y la preferencia de muchas de las personas pasajeras de invertir tiempo y no dinero.

Por tales razones, es que el 20 de noviembre de 2023 se publicó en el Diario Oficial de la Federación el *“Decreto por el que se declara área prioritaria para el desarrollo nacional, la prestación del servicio público de transporte ferroviario de pasajeros en el Sistema Ferroviario Mexicano”*, a través del cual se establecen las primeras siete líneas que se concesionarán en el país.

Con dicho Decreto, se pretende tener un medio de transporte seguro, eficaz, sustentable, sostenible y competitivo que beneficie a la población, además de ser accesible y que conecte a las personas, incluyendo a aquellas que se encuentran en zonas de difícil acceso. Por otra parte, favorece al desarrollo económico en el país.

Para estos efectos, se señaló la preferencia de la prestación del servicio de transporte ferroviario de pasajeros, respetando el servicio público de transporte de carga, en términos de lo dispuesto en la concesión respectiva, lo cual representa un avance en la restauración de un servicio que se encontraba en total abandono.

En ese sentido, la presente iniciativa pretende que el Estado mexicano retome el derecho de utilizar las vías ferroviarias para prestar el servicio de transporte de pasajeros, ello considerando que las propias concesiones otorgadas a particulares han sido respecto del servicio de transporte de carga, no así de pasajeros. Por ello, se establece la facultad al ejecutivo federal para otorgar asignaciones a empresas públicas o concesiones a particulares relativo al servicio de transporte de pasajeros y plantea que los particulares que ya cuentan con concesiones para prestar el servicio de transporte ferroviario de carga puedan participar o en su caso otorguen preferencia a éste.



Al mismo tiempo, con la implementación de la presente reforma, se preverán marcos regulatorios robustos que garanticen condiciones equitativas para competir con las empresas privadas, incentivando la innovación, eficiencia y calidad de servicio en beneficio del pueblo de México.

Por ende, la propuesta de reforma se plantea en el sentido siguiente:

TEXTO VIGENTE	TEXTO PROPUESTO
<p>Artículo 28. ...</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>No constituirán monopolios las funciones que el Estado ejerza de manera exclusiva en las siguientes áreas estratégicas: correos, telégrafos y radiotelegrafía; minerales radiactivos y generación de energía nuclear; la planeación y el control del sistema eléctrico nacional, así como el servicio público de transmisión y distribución de energía eléctrica, y la exploración y extracción del petróleo y de los demás hidrocarburos, en los términos de los párrafos sexto y séptimo del artículo 27 de esta Constitución, respectivamente; así como las actividades que expresamente señalen las leyes que expida el Congreso de la Unión. La comunicación vía satélite y los ferrocarriles son áreas prioritarias para el desarrollo nacional en los términos del artículo 25 de</p>	<p>Artículo 28. ...</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>No constituirán monopolios las funciones que el Estado ejerza de manera exclusiva en las siguientes áreas estratégicas: correos, telégrafos y radiotelegrafía; minerales radiactivos y generación de energía nuclear; la planeación y el control del sistema eléctrico nacional, así como el servicio público de transmisión y distribución de energía eléctrica, y la exploración y extracción del petróleo y de los demás hidrocarburos, en los términos de los párrafos sexto y séptimo del artículo 27 de esta Constitución, respectivamente; así como las actividades que expresamente señalen las leyes que expida el Congreso de la Unión. La comunicación vía satélite y los ferrocarriles, tanto para transporte de</p>



PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA

<p>esta Constitución; el Estado al ejercer en ellas su rectoría, protegerá la seguridad y la soberanía de la Nación, y al otorgar concesiones o permisos mantendrá o establecerá el dominio de las respectivas vías de comunicación de acuerdo con las leyes de la materia.</p>	<p>pasajeros como de carga, son áreas prioritarias para el desarrollo nacional en los términos del artículo 25 de esta Constitución; el Estado al ejercer en ellas su rectoría, protegerá la seguridad y la soberanía de la Nación, y al otorgar asignaciones, concesiones o permisos mantendrá o establecerá el dominio de las respectivas vías de comunicación de acuerdo con las leyes de la materia.</p>
<p><i>Sin correlativo. Se recorren los subsecuentes.</i></p> <p>...</p>	<p>El Estado mexicano retoma el derecho de utilizar las vías ferroviarias para prestar el servicio de transporte de pasajeros. Para ello, el Ejecutivo Federal podrá otorgar asignaciones a empresas públicas o concesiones a particulares.</p> <p>...</p>
<p><i>Sin correlativo. Se recorren los subsecuentes.</i></p>	<p>Los particulares que cuenten con concesiones para prestar el servicio de transporte ferroviario de carga podrán obtener concesiones para prestar el servicio de transporte ferroviario de pasajeros. En cualquier caso, se dará preferencia al servicio de transporte ferroviario de pasajeros, en términos de lo que determine la legislación aplicable.</p> <p>...</p>



PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA

TRANSITORIOS	
	Primero. El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.
	Segundo. El Congreso de la Unión tendrá un plazo de ciento ochenta días naturales a partir de la entrada en vigor del presente Decreto para realizar las adecuaciones que resulten necesarias a las leyes secundarias correspondientes, en los términos de este.

Por las razones expuestas, en ejercicio de la facultad conferida en el artículo 71, fracción I de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, someto a consideración de esa Soberanía, la siguiente Iniciativa con Proyecto de

DECRETO POR EL QUE SE REFORMA Y ADICIONA EL ARTÍCULO 28 DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS

Artículo Único.- Se **reforma** el párrafo cuarto del artículo 28; y se **adicionan** los párrafos quinto y séptimo, recorriéndose los subsecuentes en su orden, al artículo 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, para quedar como sigue:

Artículo 28. ...

...

...

No constituirán monopolios las funciones que el Estado ejerza de manera exclusiva



PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA

en las siguientes áreas estratégicas: correos, telégrafos y radiotelegrafía; minerales radiactivos y generación de energía nuclear; la planeación y el control del sistema eléctrico nacional, así como el servicio público de transmisión y distribución de energía eléctrica, y la exploración y extracción del petróleo y de los demás hidrocarburos, en los términos de los párrafos sexto y séptimo del artículo 27 de esta Constitución, respectivamente; así como las actividades que expresamente señalen las leyes que expida el Congreso de la Unión. La comunicación vía satélite y los ferrocarriles, **tanto para transporte de pasajeros como de carga**, son áreas prioritarias para el desarrollo nacional en los términos del artículo 25 de esta Constitución; el Estado al ejercer en ellas su rectoría, protegerá la seguridad y la soberanía de la Nación, y al otorgar **asignaciones**, concesiones o permisos mantendrá o establecerá el dominio de las respectivas vías de comunicación de acuerdo con las leyes de la materia.

El Estado mexicano retoma el derecho de utilizar las vías ferroviarias para prestar el servicio de transporte de pasajeros. Para ello, el Ejecutivo Federal podrá otorgar asignaciones a empresas públicas o concesiones a particulares.

...

Los particulares que cuenten con concesiones para prestar el servicio de transporte ferroviario de carga podrán obtener concesiones para prestar el servicio de transporte ferroviario de pasajeros. En cualquier caso, se dará preferencia al servicio de transporte ferroviario de pasajeros, en términos de lo que determine la legislación aplicable.

...

...



PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA

TRANSITORIOS

Primero. El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

Segundo. El Congreso de la Unión tendrá un plazo de ciento ochenta días naturales a partir de la entrada en vigor del presente Decreto para realizar las adecuaciones que resulten necesarias a las leyes secundarias correspondientes, en los términos de este.



PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA

Hoja de firma de la Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforma y adiciona el artículo 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

Reitero a Usted, ciudadana presidenta de la Mesa Directiva de la Cámara de Diputados del Honorable Congreso de la Unión, las seguridades de mi consideración atenta y distinguida.

Ciudad de México, a 5 de febrero de 2024

EL PRESIDENTE DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS


ANDRÉS MANUEL LÓPEZ OBRADOR







LXVI LEGISLATURA

Diario de los Debates

ÓRGANO OFICIAL DE LA CÁMARA DE DIPUTADOS
DEL CONGRESO DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS

Primer Periodo de Sesiones Ordinarias del Primer Año de Ejercicio

Director General de Crónica y Gaceta Parlamentaria Gilberto Becerril Olivares	Presidenta Diputada Ifigenia Martha Martínez y Hernández	Directora del Diario de los Debates Eugenia García Gómez
Año I	Ciudad de México, domingo 29 de septiembre de 2024	Sesión 10 Anexo V

SUMARIO

DICTÁMENES CON PROYECTO DE DECRETO DE PUBLICIDAD

CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS

Dictamen de la Comisión de Puntos Constitucionales, con proyecto de decreto por el que se reforma el párrafo cuarto y se adiciona un párrafo quinto al artículo 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de vías de transporte ferroviario.....

Comisión de Puntos Constitucionales

HONORABLE ASAMBLEA.

A la Comisión de Puntos Constitucionales de la Cámara de Diputados, se turnó para su estudio y la elaboración del dictamen correspondiente, la iniciativa con proyecto de Decreto que propone la modificación del Artículo 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de vías y transporte ferroviario, presentada por el licenciado Andrés Manuel López Obrador, Presidente de la República.

Para ello, las diputadas y los diputados integrantes de esta Comisión, procedimos al estudio de la iniciativa materia del presente dictamen, respecto de la cual se analizaron todas y cada una de las consideraciones que sirvieron de apoyo a las reformas que se proponen, a fin de emitir este dictamen.

En este orden de ideas, conforme a las facultades que le confieren a esta Comisión de Puntos Constitucionales, los artículos 71 fracción I y 72 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 39 numeral 2 fracción XXXVI, 43 numeral 1 y 45 numeral 6 incisos e) y f) de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos; 80, 82 numeral 1, 84, 85, 157 numeral 1 fracción I; 158 numeral 1 fracción IV y 167 del Reglamento de la Cámara de Diputados, se somete a la consideración y, en su caso, a la aprobación de esta Honorable Asamblea, el presente:

DICTAMEN

El trámite, análisis y la elaboración del dictamen que se presenta a consideración ha observado el siguiente:

MÉTODO

Esta Comisión, encargada del análisis y dictamen de la iniciativa de la que se da cuenta y, en su caso, de sus vinculadas, realizó los trabajos correspondientes conforme a los apartados que a continuación se puntualizan:

Comisión de Puntos Constitucionales

- A. Trámite legislativo:** se describen los actos y las etapas del procedimiento legislativo de las iniciativas que motivan este dictamen.
- B. Contenido de las iniciativas:** expone los objetivos y contenidos, resumiendo los motivos y alcances de la iniciativa del Presidente de la República turnada por la Presidencia de la Mesa Directiva a esta Comisión, para su estudio y dictamen.
- C. Opinión:** reseña la opinión rendida por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y del Centro de Estudios de las Finanzas Públicas sobre el impacto presupuestario de la iniciativa del Presidente de la República objeto de dictamen.
- También la Comisión de Infraestructura rindió dictamen sobre la viabilidad de la propuesta del Presidente de la República y se enuncia.
- D. Consideraciones:** se explican y ponderan los argumentos de las iniciativas y, con base en ello, se sustenta el sentido del presente dictamen.
- E. Resultado del dictamen:** se plantea la conclusión del dictamen, con proyecto de Decreto por el que se propone la modificación del Artículo 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de vías y transporte ferroviario.
- F. Texto constitucional reformado y régimen transitorio:** se enuncia el proyecto de Decreto, su texto normativo y de régimen transitorio.

A. TRÁMITE LEGISLATIVO

A continuación, se describe el procedimiento legislativo de la iniciativa que motiva este dictamen.

I. Turno de la iniciativa del Presidente de la República. El 8 de febrero de 2024, la Mesa Directiva de la LXV Legislatura, turnó a esta Comisión de Puntos Constitucionales para dictamen la iniciativa con proyecto de Decreto

Comisión de Puntos Constitucionales

que propone la modificación del Artículo 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de vías y transporte ferroviario.

La Comisión de Puntos Constitucionales, el propio 8 de febrero de este año, recibió el expediente para efectos de dictamen.

II. Foros de Diálogo Nacional. El 20 de febrero del año en curso, la Junta de Coordinación Política de la Cámara de Diputados del Congreso de la Unión, aprobó el *Acuerdo por el que se proponen los formatos de los diálogos nacionales para la presentación, análisis y debate de las reformas constitucionales y otras que se discutirán en el Congreso Federal en el último periodo de la presente legislatura*”.

El *Acuerdo* dispuso que los diálogos se basaran en los principios de pluralidad, inclusión, publicidad, oportunidad, máxima difusión, transparencia, escrutinio, discusión y deliberación, del 21 de febrero al 15 de abril de este año, trabajando en conferencia con la Cámara de Senadores; plazo que se amplió al 18 de abril.

La organización general de los foros en la Cámara de Diputados, recayó en un grupo plural de trabajo integrado por los Coordinadores de los Grupos Parlamentarios y sus representantes, excepción hecha del Partido Movimiento Ciudadano que declinó su participación.

Los formatos se estructuraron en 3 modalidades:

1. Cinco Diálogos JUCOPO (organizados de manera alternada entre la Cámara de Diputados y la Cámara de Senadores del Congreso de la Unión):

1.1. Diálogo de inauguración. Presentación de la Propuesta. 21 de febrero, en el Palacio Legislativo de San Lázaro, Ciudad de México.

1.2. Diálogo “Reformas constitucionales para la libertad”, 27 de febrero, en el recinto de la Cámara de Diputados del Congreso de la Unión, Ciudad de México.

Comisión de Puntos Constitucionales

1.3. Diálogo "*Reformas constitucionales para el bienestar*", 5 de marzo, en el recinto de la Cámara de Diputados del Congreso de la Unión, Palacio Legislativo de San Lázaro, Ciudad de México.

1.4. Diálogo "*Reformas constitucionales para la justicia*", 19 de marzo, en el recinto de la Cámara de Diputados del Congreso de la Unión, Ciudad de México.

1.5. Diálogo "*Reformas constitucionales para la democracia*", 9 de abril, en el recinto de la Cámara de Diputados del Congreso de la Unión, Palacio Legislativo de San Lázaro, Ciudad de México.

2. Cinco Diálogos Regionales, organizados por la Cámara de Diputados del Congreso de la Unión:

2.1. Diálogo regional por la justicia y la democracia, 21 de marzo, en San Luis Potosí, San Luis Potosí.

2.2. Diálogo regional por la libertad y la autodeterminación de las comunidades indígenas, 2 de abril, en Oaxaca, Oaxaca.

2.3. Diálogo regional por el bienestar y la justicia, 11 de abril, en Toluca, Estado de México.

2.4. Diálogo regional por la libertad y el bienestar, 12 de abril, en Pachuca, Hidalgo.

2.5. Diálogo regional por la libertad y el bienestar, 17 de abril, en Guadalajara, Jalisco.

3. Asimismo, se programaron **32 Diálogos Estatales** conforme a la tabla siguiente:

Comisión de Puntos Constitucionales

Diálogo	Diputado (a) que organizó	Fecha	Entidad federativa
<i>Reformas al régimen de pensiones ISSSTE-Ley secundaria</i>	Angélica Ivonne Cisneros Luján	14 de marzo	Veracruz
<i>Reformas a la Guardia Nacional</i>	Juanita Guerra Mena	15 de marzo	Morelos
<i>Organismos constitucionales autónomos</i>	Juan Ramiro Robledo Ruiz	21 de marzo	San Luis Potosí
<i>Internet y CFE</i>	Manuel Rodríguez González	21 de marzo	Tabasco
<i>Autonomía y Libertad Indígena</i>	Irma Juan Carlos	1 de abril	Oaxaca
<i>Ferrocarriles para el transporte de pasajeros</i>	Reginaldo Sandoval Flores	4 de abril	Michoacán
<i>Reforma electoral</i>	Graciela Sánchez Ortiz	5 de abril	Tlaxcala
<i>Programas para el bienestar</i>	Ana Karina Rojo Pimentel	5 de abril	Sinaloa
<i>Programas para el bienestar</i>	Gabriela Sodi	6 de abril	Quintana Roo
<i>Reformas a la Guardia Nacional</i>	Ricardo Villareal García	8 de abril	Guanajuato
<i>Sistema de Vivienda</i>	Lilia Aguilar Gil	8 de abril	Chihuahua
<i>Maíz transgénico, fracking, minería, agua</i>	Ma. de Jesús Aguirre Maldonado	10 de abril	Nuevo León
<i>Programas para el bienestar</i>	Marcos Rosendo Medina Filigrana	10 de abril	Tamaulipas
<i>Jóvenes construyendo el futuro</i>	Karla Ayala Villalobos	10 de abril	Ciudad de México
<i>Reforma en materia de remuneraciones</i>	Luis Armando Melgar Bravo	10 de abril	Chiapas
<i>Inclusión laboral</i>	Luis Armando Melgar Bravo	10 de abril	Chiapas

Comisión de Puntos Constitucionales

Diálogo	Diputado (a) que organizó	Fecha	Entidad federativa
<i>Protección y bienestar animal</i>	Karen Castrejón Trujillo	11 de abril	Guerrero
<i>Vapeadores y fentanilo</i>	Jorge Ernesto Isunza Armas	11 de abril	Estado de México
<i>Reducción de la Jornada Laboral</i>	Manuel de Jesús Baldenebro Arredondo	12 de abril	Baja California
<i>Atención médica y salud</i>	Emmanuel Reyes Carmona	12 de abril	Colima
<i>Protección del salario</i>	Manuel de Jesús Baldenebro Arredondo	15 de abril	Baja California
<i>Atención médica y salud</i>	Emmanuel Reyes Carmona	15 de abril	Guanajuato
<i>Protección del salario</i>	Manuel de Jesús Baldenebro Arredondo	17 de abril	Sonora
<i>Reforma al régimen del Poder Judicial</i>	Juan Ramiro Robledo Ruiz	18 de abril	Puebla
<i>Organismos constitucionales autónomos</i>	Juan Carlos Romero Hicks	-	Aguascalientes
<i>Extorsión, fentanilo, factureras</i>	Lizbeth Mata Lozano	-	Querétaro
<i>Reforma al régimen de pensiones del IMSS</i>	Marcos Rosendo Medina Filigrana	-	Coahuila
<i>Reforma electoral</i>	Alejandro Moreno Cárdenas	-	Durango
<i>Reforma al régimen del Poder Judicial</i>	Lizbeth Mata Lozano	-	Yucatán
<i>Simplificación orgánica-Ley secundaria</i>	Alejandro Moreno Cárdenas	-	Campeche
<i>Simplificación orgánica-Ley secundaria</i>	Juan Carlos Romero Hicks	-	Nayarit

Comisión de Puntos Constitucionales

Diálogo	Diputado (a) que organizó	Fecha	Entidad federativa
<i>Reforma en materia de control constitucional</i>	Lizbeth Mata Lozano	-	Jalisco

En los diálogos estatales llevados a efecto se abordó el análisis de las iniciativas vinculadas a sus temas centrales.

Los temas, ponentes, documentos, opiniones y datos correspondientes se pueden consultar en el micrositio: <https://reformasconstitucionales.diputados.gob.mx/>

III. Acuerdo para el procesamiento de las reformas. El 14 de marzo del año en curso, en reunión de la Comisión de Puntos Constitucionales, se aprobó con modificaciones el *Acuerdo para la discusión interna de las iniciativas de reforma constitucional*, en el cual se previeron las bases para integrar las opiniones, información de los Foros a que se refiere el punto anterior; la recepción de aportaciones y opiniones de las y los Diputados vinculados a las iniciativas, y la integración de las iniciativas que guardaran conexidad entre sí y que son materia de este dictamen.

La liga a la Gaceta Parlamentaria de 26 de marzo, en la cual se puede consultar el Acuerdo es: <https://gaceta.diputados.gob.mx/PDF/65/2024/mar/20240326.pdf>

IV. Acuerdo para la discusión y votación de las iniciativas de modificación constitucional. El 25 de julio de 2024, en reunión de Junta Directiva de la Comisión de Puntos Constitucionales, se aprobó por la mayoría reglamentaria el *Acuerdo sobre los trabajos para la discusión y votación de los proyectos de dictamen sobre las iniciativas de modificación constitucional presentadas el 5 de febrero de 2024 por el Ejecutivo federal, y las demás relacionadas o conexas*, así como el calendario de su discusión, que se pueden consultar en la liga siguiente:

Comisión de Puntos Constitucionales

<https://gaceta.diputados.gob.mx/PDF/65/2024/jul/20240726-II.pdf>

V. Reunión de la Comisión de Puntos Constitucionales. El 2 de agosto de 2024, previos los trámites correspondientes y comunicación de los proyectos de dictamen, opiniones y demás documentos, se llevó adelante la reunión de la Comisión de Puntos Constitucionales, en el *Salón Cristales* del Palacio Legislativo de San Lázaro, en la Ciudad de México, en la que se presentó el proyecto de dictamen correspondiente, el cual se votó de manera favorable, en lo general y, en su caso, en lo particular, por las mayorías legislativas reglamentarias y su proyecto de Decreto quedó en la forma y términos que se prevé en la parte final de este instrumento, conforme a todos los documentos y anexos que así lo justifican, entendiéndose como un todo.

B. CONTENIDO DE LAS INICIATIVAS

I. La iniciativa presentada por el Presidente de la República propone la modificación del Artículo 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de vías y transporte ferroviario, sobre la base de los argumentos resumidos siguientes:

- En México el transporte ferroviario fue crucial en el desarrollo a finales del siglo XIX y principios del XX, fomentó la integración del territorio nacional, redujo las distancias y facilitó el movimiento de personas y mercancías.
- La construcción del ferrocarril permitió la explotación de recursos en zonas remotas, estimuló la agricultura y la minería, y favoreció el establecimiento de nuevas poblaciones y el crecimiento económico.
- En 1937 el presidente Lázaro Cárdenas concretó la rectoría del Estado en la operación y la prestación del servicio público ferroviario de carga y pasajeros.
- En 1938 el presidente Lázaro Cárdenas nacionalizó Ferrocarriles Nacionales de México y durante los siguientes sesenta años fue un factor dominante en la infraestructura y desarrollo del norte de México.

Comisión de Puntos Constitucionales

- El 2 de marzo de 1995, se publicó en el Diario Oficial de la Federación el Decreto que reformó el cuarto párrafo del artículo 28 constitucional. Dicha reforma sustituyó el régimen de participación exclusiva del Estado en los ferrocarriles, a fin de permitir la participación de privados a través de concesiones.
- El 12 de mayo de 1995, se promulgó la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, la cual permitió al presidente otorgar 84.5% de las vías principales existentes a privados.
- Desde su privatización hasta 2017 las vías férreas sólo aumentaron 23 kilómetros, para tener una extensión total de 26 mil 914 kilómetros.
- En México el medio de transporte más utilizado es el carretero, de conformidad con el Manual Estadístico del Sector Transporte, en 2022 el movimiento doméstico de personas pasajeras por modo de transporte fue de 3 mil 455 millones de personas, de ellas sólo 0.9% correspondió a transporte ferroviario, en tanto que de mercancías representó 5.5%².
- El 20 de noviembre de 2023 se publicó en el Diario Oficial de la Federación el “Decreto por el que se declara área prioritaria para el desarrollo nacional, la prestación del servicio público de transporte ferroviario de pasajeros en el Sistema Ferroviario Mexicano”, a través del cual se establecen las primeras siete líneas que se concesionarán en el país: México-Veracruz-Coatzacoalcos; Interurbano AIFA-Pachuca; México-Querétaro-León-Aguascalientes; Manzanillo-Colima-Guadalajara-Irapuato; México-San Luis Potosí-Monterrey-Nuevo Laredo; México-Querétaro-Guadalajara-Tepic-Mazatlán-Nogales; y Aguascalientes-Chihuahua-Ciudad Juárez.
- En el tema de pasajeros, el Sistema Ferroviario Mexicano cuenta con cinco servicios de pasajeros: Tren Suburbano de la Zona Metropolitana del Valle de México (concesión a Ferrocarriles Suburbanos S. A. de C.V.); Tren Turístico Puebla-Cholula (asignación al estado de Puebla); Ferrocarril Chihuahua-Pacífico (concesión a Ferrocarril Mexicano, S. A. de C. V.); Tren Tequila Express (asignación al estado de Jalisco); y Tren de la Vía Corta Tijuana-Tecate (asignación al gobierno de Baja California).

Comisión de Puntos Constitucionales

- Destaca que Ferrocarriles Suburbanos S.A. de C.V. transporta 99.24% de los pasajeros que utilizan el Sistema Ferroviario Mexicano.

El texto íntegro de la iniciativa se puede visualizar en la siguiente liga al documento: <https://gaceta.diputados.gob.mx/PDF/65/2024/feb/20240205-13.pdf>

En función del carácter público y reglamentario de la Gaceta Parlamentaria, se debe entender como oficial la iniciativa indicada.

La tabla siguiente muestra la comparación entre el texto vigente y la propuesta de modificación del texto de la reforma a la Constitución.

TEXTO VIGENTE	TEXTO PROPUESTO
<p>Artículo 28.</p> <p>No constituirán monopolios las funciones que el Estado ejerza de manera exclusiva en las siguientes áreas estratégicas: correos, telégrafos y radiotelegrafía; minerales radiactivos y generación de energía nuclear; la planeación y el control del sistema eléctrico nacional, así como el servicio público de transmisión y distribución de energía eléctrica, y la exploración y extracción del petróleo y de los demás hidrocarburos, en los términos de los párrafos sexto y séptimo del artículo 27 de esta Constitución, respectivamente; así como las actividades que</p>	<p>Artículo 28.</p> <p>No constituirán monopolios las funciones que el Estado ejerza de manera exclusiva en las siguientes áreas estratégicas: correos, telégrafos y radiotelegrafía; minerales radiactivos y generación de energía nuclear; la planeación y el control del sistema eléctrico nacional, así como el servicio público de transmisión y distribución de energía eléctrica, y la exploración y extracción del petróleo y de los demás hidrocarburos, en los términos de los párrafos sexto y</p>

Comisión de Puntos Constitucionales

<p>expresamente señalen las leyes que expida el Congreso de la Unión. La comunicación vía satélite y los ferrocarriles son áreas prioritarias para el desarrollo nacional en los términos del artículo 25 de esta Constitución; el Estado al ejercer en ellas su rectoría, protegerá la seguridad y la soberanía de la Nación, y al otorgar concesiones o permisos mantendrá o establecerá el dominio de las respectivas vías de comunicación de acuerdo con las leyes de la materia.</p> <p><i>Sin correlativo</i></p> <p>El Estado contará con los organismos y empresas...</p>	<p>séptimo del artículo 27 de esta Constitución, respectivamente; así como las actividades que expresamente señalen las leyes que expida el Congreso de la Unión. La comunicación vía satélite y los ferrocarriles, tanto para transporte de pasajeros como de carga, son áreas prioritarias para el desarrollo nacional en los términos del artículo 25 de esta Constitución; el Estado al ejercer en ellas su rectoría, protegerá la seguridad y la soberanía de la Nación, y al otorgar asignaciones, concesiones o permisos mantendrá o establecerá el dominio de las respectivas vías de comunicación de acuerdo con las leyes de la materia.</p> <p>El Estado mexicano retoma el derecho de utilizar las vías ferroviarias para prestar el servicio de transporte de pasajeros. Para ello, el Ejecutivo Federal podrá otorgar asignaciones a empresas públicas o concesiones a particulares.</p> <p>El Estado contará con los organismos y empresas...</p>
---	---

Comisión de Puntos Constitucionales

...	...
...	...
...	...
...	...
...	...
...	...
...	...
...	...
...	...
...	...
TRANSITORIOS	
<i>Sin Correlativo</i>	Primero. El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.
<i>Sin Correlativo</i>	Segundo. El Congreso de la Unión tendrá un plazo de ciento ochenta días naturales a partir de la entrada en vigor del presente Decreto para realizar las adecuaciones que resulten necesarias a las leyes secundarias correspondientes, en los términos de este.

C. OPINIÓN

1. De la Secretaría de Hacienda y Crédito Público. El Presidente de la República, al presentar por conducto de la Secretaria de Gobernación la propuesta de modificación constitucional objeto de este dictamen, acompañó la opinión de impacto presupuestario que emitió la Secretaría de Hacienda y Crédito Público del Gobierno de la República.

Comisión de Puntos Constitucionales

En la opinión, la autoridad hacendaria ha expuesto, en resumen, que al no estipularse nuevas entidades, procedimientos, obligaciones, cargas o previsiones de gasto determinadas, se puede estimar que la iniciativa carece de impacto presupuestario para el erario público. Se anexa la opinión.

2. Del Centro de Estudios de las Finanzas Públicas. El Centro, luego de hacer un breve examen de la iniciativa del Presidente de la República, aduce que puede, en un futuro, haber un impacto presupuestario si el Presidente de la República impulsa programas para fomento del transporte ferroviario de personas, pero esto es una eventualidad, de modo que se debe considerar que, en todo caso, la opinión es coincidente con la de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público. Se anexa opinión.

3. De la Comisión de Infraestructura. La Comisión de Infraestructura ha opinado de manera consistente que la iniciativa del Presidente de la República que se examina es viable. Se anexa opinión.

D. CONSIDERACIONES

En el presente apartado esta Comisión de Puntos Constitucionales de la Cámara de Diputados expone los razonamientos y argumentos que sustentan este dictamen.

PRIMERA. - De la Competencia. La Comisión de Puntos Constitucionales de la Cámara de Diputados, LXV Legislatura, es competente por materia y turno de la Mesa Directiva de la Cámara de Diputados, para dictaminar la iniciativa objeto del presente instrumento que propone la modificación del Artículo 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de vías y transporte ferroviario.

Lo anterior, de conformidad con lo que establecen los artículos 71 fracción I y 72 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 39 numeral 2 fracción XXXVI, 43 numeral 1 y 45, numeral 6 incisos e) y f) de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos; 80, 82

Comisión de Puntos Constitucionales

numeral 1, 84, 85, 157 numeral 1 fracción I; 158 numeral 1 fracción IV y 167 del Reglamento de la Cámara de Diputados.

SEGUNDA. – Estudio de la iniciativa. La iniciativa que aquí se considera propone modificar el Artículo 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, para clasificar la materia de transporte ferroviario de bienes y personas como estratégica; para precisar el derecho de uso y aprovechamiento del Estado Mexicano sobre las vías férreas para el transporte de pasajeros; y para atribuir al propio Estado la facultad de realizar asignaciones y otorgar concesiones a privados para el transporte ferroviario de personas, con un carácter preferente.

Los motivos en los que se hace descansar la propuesta de modificación se refieren en forma resumida en el apartado correspondiente de este dictamen y se reenvía al contenido íntegro de la iniciativa mediante una liga a la Gaceta Parlamentaria correspondiente, todo lo cual se da por reproducido en este apartado como si se insertara a la letra en obvio de repeticiones inútiles y por economía de procedimiento.

En ese contexto, el problema que se plantea a esta Comisión es ponderar si la propuesta de modificación es procedente y justificada y determinar si hay lugar a incardinar las disposiciones propuestas en el texto constitucional.

Las y los Diputados que integran la Comisión, participan de los motivos y las propuestas de modificación del Presidente de la República, conforme a las razones que él expresa y que se dan aquí por reproducidas, así como por las que en seguida se exponen.

A lo largo de la historia y hasta la primera mitad del siglo XIX, el transporte de personas y bienes se realizó con el empleo de animales, vehículos halados por ellos, y a través de las mismas personas.

La locomotora de vapor y las primeras vías férreas, en el contexto de la primera revolución industrial, significaron un hito en el transporte, así como para la vida social, económica y política de la humanidad.

Comisión de Puntos Constitucionales

Como era de esperarse, el desarrollo de la industria ferroviaria en el mundo cobra impulso a partir de entonces y pasa por diversas etapas que, convencionalmente y para los efectos de este dictamen, se pueden considerar como de difusión, impulso, auge y decaimiento, para llegar hoy a un replanteamiento.

América Latina y México en lo particular formaron y forman parte de ese periplo ferroviario.

Si bien Cuba fue la primera nación Latinoamericana en tender líneas férreas en su territorio, en la última mitad del siglo XIX, México, Argentina y Brasil se posicionaron como los países con un mayor tendido férreo, en números absolutos.

En el caso de México en ese tiempo, es útil expresar que la industria ferroviaria se encontraba dominada por el capital privado, especialmente extranjero, aunque el gobierno mexicano conservó la rectoría de la línea férrea del Istmo de Tehuantepec, por su valor estratégico.

También es revelador que el gobierno de México en el siglo XIX, otorgó concesiones a las empresas ferroviarias extranjeras, bajo la condición de que se consideraran mexicanas y se sujetaran a las leyes del país en lo que hacía a su funcionamiento, con el ánimo no siempre cristalizado en la realidad de controlar las desviaciones de los inversores.

Aunque la industria ferroviaria se encontraba en auge en el país, su desarrollo, sin embargo, no mantuvo su línea de crecimiento debido al advenimiento de la Revolución de inicios de 1910, aunque después de su triunfo hay una fuerte presencia estatal en el campo de ferrocarriles, mediante procesos de nacionalización que culminaron en 1970.

La historia constitucional patria muestra que la industria y vías ferroviarias no fueron contempladas en las Constituciones previas a 1917 -de sentido común, al ser una industria naciente apenas en aquel tiempo- y que la propia Constitución de 1917, en su inicio, tampoco las reguló.

Comisión de Puntos Constitucionales

La previsión de la industria ferroviaria se da con la modificación del Artículo 28 constitucional, publicada el 3 de febrero de 1983 en el Diario Oficial de la Federación, para establecer que los ferrocarriles, entre otras materias, eran un área estratégica que no daba a lugar a monopolio por las funciones que sobre ella ejerciera el Estado.

Fue hasta el 2 de marzo de 1995, se publica en el Diario Oficial de la Federación el Decreto por el cual se modifica el párrafo cuarto del Artículo 28 de la Constitución Nacional, en el que se consideró a la comunicación vía satélite y a los ferrocarriles como áreas prioritarias -ya no estratégicas- del desarrollo nacional y, por ende, susceptibles de ser materia de concesión, lo que después devino en la fuerte presencia del capital privado extranjero en la industria de ferrocarriles para el transporte de bienes.

Al comparar las Constituciones de América y Europa, se puede observar que la industria ferroviaria es objeto de regulación que no se deja solo al libre juego de las fuerzas económicas y sociales, sino que implica la intervención del Estado en grados diversos, reflejando, además su trascendencia.

Ejemplo de ello en América son Argentina (Artículo 125),¹ Bolivia (Artículos 298 fracción II numeral 10; 300 fracción I numerales 8 y 9), Brasil (Artículos 22 fracción XXII; 144 fracción IV), Canadá (Artículo 92 numeral 10), Costa Rica (Artículo 121), El Salvador (Artículo 120), Uruguay (En las disposiciones transitorias especiales), Venezuela (Artículo 156 numeral 27).

En Europa, tan solo, por ejemplo: Alemania que mantiene una fuerte presencia pública (Artículos 73, 6a; 80, 2; 87e; 130; 143a) y España (148 5a y 149 21a).

Hoy en día, la red ferroviaria se compone de 26 mil 914 kilómetros, según se muestra en la iniciativa, y en su mayor parte está destinada al transporte de carga, que ha pasado de un transporte de 121.97 millones de toneladas netas en 2016, a 129.89 en 2021.

¹ Los artículos que se mencionan corresponden al texto de las Constituciones de cada país.

Comisión de Puntos Constitucionales

De conformidad con la *Encuesta Nacional de Transportes 2022*, en la industria ferroviaria, prestan el servicio de transporte de carga los concesionarios y asignatarios: Kansas City Southern de México, S.A. de C.V. (KCSM), Ferrocarril Mexicano, S. A. de C. V. (FXE), Ferrosur, S. A. de C. V. (FSRR), Ferrocarril y Terminal del Valle de México, S. A. de C. V. (FTVM), Línea Coahuila Durango, S. A. de C. V. (LCD), Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S. A. de C. V. (FIT) y la Administradora de la Vía Corta Tijuana-Tecate, S. A. de C. V. (Admicarga). Adicionalmente, la empresa FONATUR Tren Maya S.A. de C.V. cuenta con una asignación mixta para la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga y de pasajeros en proceso.

La posición dominante en el mercado de transporte de carga en el sistema ferroviario nacional corresponde a KCSM y FXE.

La misma *Encuesta*, informa que en el rubro de transporte de personas, las empresas de ferrocarriles que otorgan el servicio son: el Tren Suburbano de la Zona Metropolitana del Valle de México (concesión a Ferrocarriles Suburbanos S. A. de C. V.), el Tren Turístico Puebla-Cholula (asignación al Estado de Puebla), el Ferrocarril Chihuahua-Pacífico (concesión a Ferrocarril Mexicano, S. A. de C. V.), el Tren Tequila Express (asignación al Estado de Jalisco) y el Tren de la Vía Corta Tijuana-Tecate (asignación al gobierno de Baja California). Por otra parte, la empresa FONATUR Tren Maya S.A. de C.V. cuenta con una asignación mixta para la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga y de pasajeros; en proceso.

La empresa que domina el mercado de transporte de personas es Ferrocarriles Suburbanos S.A. de C.V. que transporta 99.24% de los pasajeros que utilizan el Sistema Ferroviario Mexicano.

En el propio rubro de transporte de pasajeros, sin embargo, la citada *Encuesta* menciona que si bien en 2016 se movían por medio del transporte ferroviario 55.77 millones de personas, en el 2021 emplearon el transporte 30.36 millones.

Comisión de Puntos Constitucionales

Como bien se dice en la propuesta de modificación constitucional, en México el medio de transporte más utilizado es el carretero; así, de conformidad con el *Manual Estadístico del Sector Transporte*, en 2022 el movimiento doméstico de personas pasajeras fue de 3 mil 455 millones de personas (De ellas sólo 0.9% correspondió a transporte ferroviario, en tanto que de mercancías representó 5.5%2).

Es por eso, como se dice en la iniciativa que el 20 de noviembre de 2023 se publicó en el Diario Oficial de la Federación el “Decreto por el que se declara área prioritaria para el desarrollo nacional, la prestación del servicio público de transporte ferroviario de pasajeros en el Sistema Ferroviario Mexicano”, a través del cual se establecen las primeras siete líneas que se concesionarán en el país: México-Veracruz-Coatzacoalcos; Interurbano AIFA-Pachuca; México-Querétaro-León-Aguascalientes; Manzanillo-Colima-Guadalajara-Irapuato; México-San Luis Potosí-Monterrey-Nuevo Laredo; México-Querétaro-Guadalajara-Tepic-Mazatlán-Nogales; y Aguascalientes-Chihuahua-Ciudad Juárez.

En virtud de lo anterior, esta Comisión considera conveniente que las vías ferroviarias tengan un uso más eficiente, que no se concentre en el relevante transporte de carga, sino que se amplíe al transporte de pasajeros, con la participación de empresas a las que se asigne o concesione el servicio en la forma y términos que determine la ley, lo que también ha de propiciar que el transporte de personas por la red carretera se diversifique y amplíe al ferroviario, lo cual intuitivamente permitirá la disminución de costos para el usuario final del servicio.

El usuario final del servicio de transporte, de esta manera, en el futuro podrá elegir entre los diversos servicios disponibles.

Las y los Diputados de la Comisión, son conscientes que un servicio ferroviario de transporte de personas competitivo, solo será posible si mejora en términos de las vías, locomotoras, carros, coches, tiempos de traslado-precio, seguridad y calidad del servicio, en especial frente al transporte por carretera.

Comisión de Puntos Constitucionales

Facilitar el transporte de las personas, permitirá que puedan ejercer su derecho de libertad de tránsito en mejores condiciones, la creación y fortalecimiento de relaciones humanas, la comunicación y con ello la creación de conocimiento, así como en cierta medida el desarrollo de relaciones del más diverso tipo (académicas, comerciales, económicas, turismo, políticas, turismo...)

Por otra parte, por lo que hace al derecho transitorio, esta Comisión lo encuentra procedente, al concretarse a enunciar la cláusula usual de vigencia y otorgar un plazo prudente para que los órganos legislativos ajusten el marco jurídico a lo dispuesto en el Decreto.

La Comisión aprueba la iniciativa suscrita por el Presidente de la República, con el apoyo de la opinión de la Comisión de Infraestructura, pero con las modificaciones que se recogen en el proyecto de Decreto, que atienden a razones de técnica normativa constitucional, incluso con el agregado de un artículo tercero transitorio que retoma lo propuesto en la iniciativa sobre el régimen de concesiones.

Lo anterior, máxime que, de acuerdo a las opiniones de impacto presupuestario emitidas por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, así como por el Centro de Estudios de las Finanzas Públicas, la iniciativa en sí carece de costo público.

TERCERA. De las modificaciones al proyecto de dictamen. En la reunión de la Comisión de Puntos Constitucionales, se presentaron diversas reservas que no se admitieron a discusión; en tanto que una sola de ellas, la correspondiente a la suscrita por el Diputado Salvador Caro Cabrera, sí fue admitida a discusión y fue aprobada por la mayoría reglamentaria, para precisar el carácter de reivindicatorio de la facultad del Estado para utilizar las vías férreas en el transporte de personas y otorgar asignaciones a empresas públicas y concesiones a particulares, como se refleja en el proyecto de Decreto (se anexan las reservas).

Asimismo, por razones de técnica normativa constitucional y con el fin de mejorar la redacción y comprensión de la adición que se aprueba, se modifica

Comisión de Puntos Constitucionales

el proyecto de Decreto para quedar en los términos que se expresan más adelante.

E. RESULTADO DEL DICTAMEN

En virtud de lo anteriormente expuesto se dictamina en sentido **positivo con modificaciones** la iniciativa con proyecto de Decreto mediante el cual modifica el Artículo 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de vías y transporte ferroviario.

F. TEXTO CONSTITUCIONAL REFORMADO Y RÉGIMEN TRANSITORIO

Por lo antes expuesto, se somete a la consideración y, en su caso, aprobación de esa H. Asamblea el siguiente:

PROYECTO DE DECRETO MEDIANTE EL CUAL SE REFORMA EL PÁRRAFO CUARTO Y SE ADICIONA UN NUEVO PÁRRAFO QUINTO, RECORRIENDO POR SU ORDEN LOS ACTUALES DEL ARTÍCULO 28 DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE VÍAS Y TRANSPORTE FERROVIARIO.

Único. Se reforma el párrafo cuarto y se adiciona un nuevo párrafo quinto recorriendo por su orden los actuales del Artículo 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de vías y transporte ferroviario, para quedar como sigue:

Artículo 28. ...

...
...

No constituirán monopolios las funciones que el Estado ejerza de manera exclusiva en las siguientes áreas estratégicas: correos, telégrafos y radiotelegrafía; minerales radiactivos y generación de energía nuclear; la planeación y el control del sistema eléctrico nacional, así como el servicio

Comisión de Puntos Constitucionales

...
...
...
...
...
...
...
...
...
...

TRANSITORIOS

Primero. El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

Segundo. El Congreso de la Unión tendrá un plazo de ciento ochenta días naturales a partir de la entrada en vigor del presente Decreto para realizar las adecuaciones que resulten necesarias a las leyes secundarias correspondientes, en los términos de este.

Tercero. Los particulares que cuenten con concesiones para prestar el servicio de transporte ferroviario de carga podrán obtener concesiones para prestar el servicio de transporte ferroviario de pasajeros. En cualquier caso, se dará preferencia al servicio de transporte ferroviario de pasajeros, en términos de lo que determine la legislación.

Dado en la sala de reuniones de la Comisión de Puntos Constitucionales de la Cámara de Diputados, LXV Legislatura, al 2 de agosto de 2024, Ciudad de México.

08-10-2024

Cámara de Diputados.

DICTAMEN de la Comisión de Puntos Constitucionales, con proyecto de decreto por el que se reforma el párrafo cuarto y se adiciona un párrafo quinto al artículo 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de vías de transporte ferroviario.

Aprobado en lo general y en lo particular, por 472 votos en pro, 0 en contra y 0 abstenciones.

Se turnó a la Cámara de Senadores para sus efectos constitucionales.

Diario de los Debates, 29 de septiembre de 2024.

Discusión y votación, 8 de octubre de 2024.

DISCUSIÓN DEL DICTAMEN DE LA COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES, CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL PÁRRAFO CUARTO Y SE ADICIONA UN PÁRRAFO QUINTO AL ARTÍCULO 28 DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE VÍAS DE TRANSPORTE FERROVIARIO

Diario de los Debates

Ciudad de México, martes 8 de octubre de 2024

El presidente diputado Sergio Carlos Gutiérrez Luna: El siguiente punto del orden del día es la discusión del dictamen de la Comisión de Puntos Constitucionales con proyecto de decreto por el que se reforma el párrafo cuarto y se adiciona un párrafo quinto al artículo 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de vías de transporte ferroviario.

Doy lectura a una muy breve síntesis del mismo. El presente dictamen establece la reanudación del derecho de parte del Estado mexicano a utilizar vías ferroviarias para prestar el servicio de transporte de pasajeros mediante asignaciones a empresas públicas o concesiones a particulares. Para conocimiento de la asamblea, y en virtud de que el dictamen contiene un solo artículo, la discusión y votación se realizará en lo general y en lo particular en un acto.

Pasamos a la fijación de posturas por parte de los grupos parlamentarios, iniciando con el diputado Hugo Manuel Luna Vázquez, de Movimiento Ciudadano, quien tiene el uso de la palabra hasta por 7 minutos 30 segundos.

El diputado Hugo Manuel Luna Vázquez: Con su permiso, señor presidente. En la bancada de Movimiento Ciudadano entendemos perfectamente la importancia de la modificación al artículo 28 de la Constitución, en materia de vías de transporte ferroviario, y sus implicaciones para el desarrollo económico, cultural y social de nuestro México.

El transporte ferroviario ha sido sin duda un pilar fundamental en la historia de nuestro país. Desde finales del Siglo XIX y principios del Siglo XX se expandió de manera significativa, hasta alcanzar los 20 mil kilómetros de vías férreas. Esta expansión permitió conectar regiones que estaban aisladas, facilitando el comercio, la comunicación y el desarrollo económico de distintas partes del país.

El tren se convirtió en una herramienta indispensable para el progreso y la modernización de México. Sin embargo, también debemos reconocer que este desarrollo ferroviario no estuvo exento de problemas. Aunque contribuyó al crecimiento económico y también al desarrollo social del país, trajo consigo la centralización del poder y la concentración de la riqueza en las manos de unos cuantos. Fue esta situación lo que provocó que en 1937 el entonces presidente Lázaro Cárdenas tomara la decisión histórica de nacionalizar el ferrocarril. Este paso esencial para garantizar que el tren, como medio de transporte fuera el bien público al servicio de la nación, también trajo consigo grandes problemas para México.

Y lo explico: la nacionalización del ferrocarril en una primera instancia era un planteamiento correcto. Sin embargo, de manera progresiva, el sistema ferroviario se fue deteriorando. Todavía recuerdo hace más de 40 años haber utilizado el tren Guadalajara-México. Pero también cómo poco a poco fuimos viendo que la

irresponsabilidad del Estado fue deteriorando de manera sistemática, a través de una demagogia simplona, de que el hecho de que un bien sea de la nación, sólo por esa razón va a funcionar. Y eso provocó que al fin y al cabo décadas más tarde, en 1995, se reconoció el fracaso de esta política nacionalista, y el presidente Ernesto Zedillo decidió privatizar los Ferrocarriles Nacionales de México.

Esta decisión, como parte de una política neoliberal, entregó nuevamente el control de este bien estratégico a manos privadas. Así, a secas. Y, por ende, se perdió el sentido del valor estratégico y social del sistema ferroviario. En este contexto hoy, desde del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano, reconocemos que el desarrollo económico de México es esencial para asegurar los derechos y el bienestar de todas y todos los mexicanos.

Creemos firmemente en la construcción de un país más próspero y justo, pero debemos ir de la mano con proyectos estratégicos que no sólo promuevan inversiones, sino que también generen oportunidades y conecten a las comunidades, especialmente aquellas donde la conectividad ineficiente no les ha permitido el desarrollo.

Apoyamos decididamente la reactivación del sistema ferroviario de pasajeros. Creemos que este proyecto es un acierto para el desarrollo y la conectividad del país. Sin embargo, reitero que, no por ser un bien de la nación va a funcionar. Necesitamos todas y todos decididamente hacer conciencia para que el nuevo sistema ferroviario sea una apuesta efectiva y duradera.

Voy a poner algunos ejemplos de la importancia de la coexistencia de los esfuerzos y talentos de la nación y de la iniciativa privada. No podemos permitir que en nombre del progreso se sigan desarrollando proyectos de comunicación y transporte donde se cometan actos de devastación ambiental, como hemos visto en el proyecto del Tren Maya. Todo ejercicio de desarrollo debe considerar la visión ambiental y la preservación de los recursos naturales.

Dos. Las nuevas vías férreas por desarrollar deben dotar de capacidades de comunicación efectiva para generar condiciones de desarrollo a todas las regiones del país.

Tres. El Estado debe reconocer la capacidad técnica y profesionalismo de la iniciativa privada, para que juntos de-sarrollemos un sistema ferroviario efectivo.

Es nuestra labor como legisladoras y legisladores vigilar que estos proyectos se lleven a cabo bajo los principios de efectividad, transparencia, rendición de cuentas y uso eficiente de los recursos públicos.

Les decía, dos ejemplos de buenos ejercicios de integración, tanto de la nación, de los esfuerzos de la política pública, como de la iniciativa privada. Estamos hoy viviendo un proceso de desarrollo de un proyecto de convivencia ferroviaria al sur de la ciudad de Guadalajara, donde por 22 kilómetros compartirán de manera efectiva el derecho de vía y las capacidades ferroviarias el sistema de transporte masivo de Línea 4 y el tren de carga del puerto de Manzanillo hacia Guadalajara y al norte del país.

Dos. Hace apenas unas semanas reactivamos el proyecto de convivencia ferroviaria del tren de pasajeros de Tequila Express, donde por 60 kilómetros comparten el tren de carga a Nogales y el tren de pasajeros hacia Tequila.

Este proceso también ha permitido que este servicio empiece ya su migración, de ser exclusivamente un tren de pasajeros turístico, para también convertirse con más frecuencia en un sistema de transporte efectivo para las personas entre Guadalajara y Tequila.

Los invito a que unamos nuestras voces en favor de un México interconectado, justo y sostenible. Un México que avance hacia el futuro con responsabilidad, asegurando el desarrollo económico y que no vaya en detrimento ni de la naturaleza, ni de las capacidades económicas del sistema productivo mexicano.

Hacemos un llamado a la acción para procurar el crecimiento y el progreso del país desde una visión incluyente y multidimensional. Aprovechando que seguramente nos están escuchando en la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, si bien no es un tema directo, es trascendental que el gobierno federal atienda las carreteras de todo el país. Hoy los casi 2 mil 200 kilómetros de carreteras federales en Jalisco están destrozados. Una política pública integral tiene que asegurar que la movilidad de los ciudadanos se realice de

manera efectiva. En Movimiento Ciudadano si acompañaremos la reforma con esta cortapisa de la importancia de no dejar fuera a nadie. Es cuanto. Muchas gracias.

El presidente diputado Sergio Carlos Gutiérrez Luna: Gracias, diputado. Tiene ahora el uso de la palabra la diputada Patricia Mercado Castro, de Movimiento Ciudadano, hasta por siete minutos y treinta segundos.

La diputada Dora Patricia Mercado Castro: Gracias, presidente. Y felicidades por su nombramiento. Acudo a esta tribuna para manifestar el voto del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano a favor del presente dictamen.

Coincidimos en el objetivo central de esta reforma constitucional, que consiste en modificaciones para el que el Estado mexicano retome el derecho de utilizar las vías ferroviarias para prestar el servicio de transporte de pasajeros. Por ello, el Ejecutivo federal podrá otorgar asignaciones a empresas públicas o concesiones a particulares.

Una ventaja de este medio de transporte es que puede compartir la infraestructura con los trenes de carga y de esta forma hacer más eficiente su funcionamiento. Esperamos que con esta reforma y las actualizaciones a las leyes secundarias se contribuya a ampliar el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad, tal y como lo marca la Constitución.

De la misma forma, esperamos que las adecuaciones a las leyes secundarias en la materia se armonicen con la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial para que, entre otros temas, la información sobre las personas que viajen y su seguridad formen parte del Sistema de Información Territorial y Urbano, que está en manos de Sedatu.

La Cepal se ha expresado para reconocer, y cito, que una de las principales características de la infraestructura de transporte en la región es su alta concentración en el modo vial, lo cual ha resultado subóptima, potenciando altos niveles de congestión y de emisiones de gases de efecto invernadero. La evidencia apunta al transporte como el sector que provoca las mayores emisiones de dióxido de carbono en América Latina y el Caribe.

Para disminuir esa concentración es preciso ampliar las infraestructuras de transporte, transitar a otros modos de transporte más eficientes y sostenibles que incluyan el uso de nuevas tecnologías con menor efecto en el ambiente. El ferrocarril se vislumbra como una buena opción en una nueva modalidad para enfrentar los desafíos del cambio climático.

El tren de pasajeros es clave para el desarrollo de muchas metrópolis que permitan el desplazamiento de pasajeros a distancias intermedias de manera muy rápida. En ciudades como Ámsterdam, Londres o Nueva York ha sido una forma de desincentivar el uso del vehículo particular.

Podemos enumerar más razones por las cuales es deseable impulsar la movilidad ferroviaria de personas y bienes, pero una de las más importantes es la sostenibilidad. La huella de carbono por pasajero puede ser hasta nueve veces menor por el mismo viaje en avión y la mitad o menos que lo producido por un viaje individual en automóvil en un destino remoto.

En combinación con una política de transición energética, el uso intensivo de los trenes puede disminuir la emisión de gases de efecto invernadero y así disminuir algunos de los factores que generan el cambio climático que todos los días afecta al patrimonio de las personas y causa enormes daños a actividades económicas como la agricultura, la ganadería y el turismo.

Si bien no podemos evitar todavía la preponderancia del transporte carretero que lleva más de cuatro décadas, sí podemos hacer un sistema más equilibrado de movilidad si utilizamos la evidencia internacional y las mejores prácticas, si impulsamos la tecnología y la innovación para que se genere crecimiento de la industria.

Restablecer la rectoría del Estado en estas áreas es importante para imprimir fines públicos de prosperidad y justicia social en su desarrollo. Por eso me parece que el Estado puede aprovechar esta oportunidad para avanzar en sus obligaciones hacia los derechos económicos y sociales y los compromisos internacionales en materia ambiental. Además, no sólo es ventajoso el transporte en sí sino todo lo que lo rodea: la construcción de la infraestructura de los ferrocarriles, equipamiento y material para su funcionamiento son fuentes de empleo.

Las principales empresas que fabrican los trenes y sus partes se encuentran en los países desarrollados y naciones emergentes como India. Además, China es uno de los mayores constructores de vías férreas en todo el mundo.

El reto de recuperar nuestro papel en la industria es enorme, pero sin duda acarrea grandes beneficios. Ustedes saben que nuestro país fue por varias décadas exitoso en la construcción de carros de ferrocarril y de metro en alianza con empresas extranjeras hasta convertirse en un sector que detonó un importante desarrollo regional. Tendremos que consolidar un plan integral que permita a México insertarse estratégicamente en esta industria global.

En prácticamente todos los países hay un cierto grado de intervención estatal para lograr que el transporte ferroviario sea viable para los usuarios. En Reino Unido, por ejemplo, la privatización de los trenes de pasajeros fue un rotundo fracaso y ahora es una empresa pública con subsidios la que administra este medio de transporte, uno de los más utilizados por la población.

Sin embargo, dejamos aquí nuestro acuerdo con esta reforma constitucional que vamos a votar hoy de dejar abierta, ya lo decía mi compañero Hugo Luna, de dejar abierta la posibilidad a que participe la iniciativa privada mediante concesiones a particulares, pues sabemos que nadie puede solo en ningún campo del desarrollo regional. Por todas estas razones votaremos a favor del dictamen por una movilidad del futuro más limpia y, sobre todo, segura, que garantice cada vez más el derecho a la movilidad con seguridad. Muchísimas gracias. Gracias, presidente.

El presidente diputado Sergio Carlos Gutiérrez Luna: Gracias, diputada Patricia Mercado. Tiene ahora el uso de la palabra el diputado Arturo Yañez Cuellar, del Partido Revolucionario Institucional.

Antes de ello, esta Presidencia saluda a César Cruz Benítez, gobernador indígena hnähñu, a Santiago Bautista Hernández, embajador del Consejo Nacional de las Primeras Naciones ante la ONU. A Pedro Pérez, de la Comitiva Indígena Mazahua. Susana Sánchez Vázquez, autoridad tradicional matlazinca, de Santiago Tlacotepec. A Ricardo Romero Rosas, integrante del Consejo Indígena de Santiago Tlacotepec. A Maricela López, embajadora de la cultura indígena. A Mario Isabel Martínez, embajador indígena y Eliseo García, integrante del Movimiento Indígena Nacional, quienes nos acompañan en este recinto a invitación del diputado Asael Hernández Cerón, del Grupo Parlamentario del PAN. Sean ustedes bienvenidos y bienvenidas a este recinto. Bienvenidos, compañeras, compañeras, un gusto tenerlos aquí. Orador, una disculpa. Adelante.

El diputado Arturo Yañez Cuellar: Con permiso de la Presidencia. Compañeras y compañeros diputados, nuestro partido y, con ello, nuestro grupo parlamentario hemos adoptado la frase "Hagámoslo juntos". El que hace uso de la voz, en nombre de los integrantes el Grupo Parlamentario del Revolucionario Institucional expresamos que vamos a favor de esta iniciativa.

Estamos a favor de toda idea concretada en acciones, que impulse el desarrollo del país y lo impulse a competir con las grandes naciones y economías del mundo. Estamos a favor porque somos la sangre priista. Recordemos que los gobiernos del PRI fueron los iniciadores del tema ferrocarrilero en México. Recordemos que en América latina se analizaba este tema cuando en México ya se estaban construyendo las principales vías de ferrocarriles.

En el PRI se construyó buena parte de los 23 mil 731 kilómetros que actualmente conectan a México, pues siempre nos ha importado la conectividad de todos los mexicanos y que salgamos adelante. Porque seguro muchos de ustedes aquí lo recuerdan como una historia de abuelo, pero muchos decían que con el sonido del ferrocarril era el ruido del progreso.

Hablar de ferrocarriles en México era hablar del progreso y era hablar de un bien común para todos. El PRI dejó un legado de los buenos gobiernos con visión de futuro, por eso el Revolucionario Institucional sabe que sólo con la integración económica y, sobre todo, con la integración social el país puede salir adelante.

Lo reitero con la visión de antes y la renovación de ahora: el Revolucionario Institucional está a favor de promover, acompañar las acciones que enrielen a México hacia un buen futuro. Como duranguense y priista reconocemos que la movilidad es un derecho y no un privilegio.

Retomar el tema ferroviario es impulsar la conectividad de pasajeros, hacer accesible el derecho y genera beneficios para todas y todos. Porque donde hay una vía del tren, hay prosperidad y hay modernidad. Porque donde hay una estación, hay familias, hay trabajo, hay progreso y hay desarrollo personal. Porque donde hay rutas, muchas y muchos jóvenes podrán ver el camino más cercano para cumplir sus sueños profesionales y educativos.

La conectividad, amigos diputados, ha impulsado las grandes naciones y regiones; para ejemplo, ahí está Europa, pues también en el Revolucionario Institucional vemos que la movilidad es parte fundamental de todo gobierno. Sin embargo, esta gran reforma trae grandes retos, temas y desafíos. El primer reto, la inseguridad. De nada servirá conectar a México si los pasajeros a sus destinos están inseguros. De nada servirán estos motivos si el crimen organizado podrá hacer de las suyas en perjuicio de los pasajeros y las mercancías.

El segundo reto, el uso y destino de los recursos. Recordemos que en el sexenio anterior más de 500 millones de pesos se destinaron a sobrecostos, a compras por encima de los precios del mercado. Incluso, el Revolucionario Institucional presentó una iniciativa para detener el huachicol presupuestario y evitar fugas de dinero de los mexicanos, dinero que mermó a apoyos sociales, al recurso destinado para salud y al recurso destinado para educación.

No podemos seguir permitiendo que se hagan obras y que no sean rentables. No podemos seguir permitiendo obras mal hechas. México necesita un respiro presupuestario y obras en materia de ferrocarriles. Lo podemos lograr si lo hacemos bien. Si lo hacemos bien, con visión de Estado que se merece. Si lo hacemos bien con la visión de futuro para todas y todos.

El tercer reto será el estudio donde se hagan las obras y el cuidado del medioambiente. Instalar obras de ferrocarriles no puede ser sinónimo de ecocidio, hagamos estudios verdaderos, de conectividad, de comercio, de ruta, del ambiente, de costos, de población, de industria, de servicio, de mercancías y demás variables.

Otro gran reto es la transparencia. No más obras al amigo, al compadre, a la empresa de nueva creación, a los conocidos. Hagamos del inicio de esta gran idea vestida de reforma ejemplo de transparencia y rendición de cuentas. Hagamos de este proceso una verdadera caja de cristal, que nos permita ver a todas y a todos lo que pasa, lo que viene y cómo funciona.

Esta nueva ruta con destino a un futuro mejor para México es nuestro reto, que debe crearse también un verdadero programa nacional ferroviario, con visión a largo plazo y rentable. México no puede seguir pensando y haciendo obras que dejen frutos ajenos y no a México. México no puede seguir haciendo obras que exceden toda la expectativa de inversión directa o indirecta. Como dije, en cada vía de ferrocarril instalada es un llamado a todas y a todos a bordo, para generar una inversión directa o indirecta en cada región del país.

Los retos de esta gran idea, amigas y amigos diputados, ahí están, y por eso lo señalamos, desde ahorita, para que no siga pasando lo mismo que en cada gobierno, propio o ajeno. México no se merece obras pensadas en jubilaciones y no en beneficio para todos.

Para todos son claros los grandes beneficios que genera esta reforma. Para todos es claro lo mucho que podemos lograr como nación con esta iniciativa. Para todas y todos es claro el cambio social, económico, que genera la inversión de ferrocarriles. Para todas y todos es claro que en México sabemos hacer bien las cosas, pero también es claro que las grandes deudas y dudas que han dejado estas grandes obras.

Si queremos un México conectado con turismo, interno y externo, todas y todos sabemos que debemos hacer las cosas de manera diferente. Recordemos que el tren es una máquina del tiempo que nos puede llevar a un buen futuro que deseamos. Recordemos que el tren podrá llevar a nuestro destino y en cada parada llega gente buscando nuevas oportunidades.

Para concluir, amigas y amigos diputados, mi exposición, a nombre del grupo parlamentario del Revolucionario Institucional, a quienes agradezco su apoyo y su respaldo para hacer uso de esta tribuna, les dejo una breve reflexión: los trenes no sólo transportan mercancías y personas, transportan sueños a nuevas fronteras. Y como decimos en el PRI, hagámoslo juntos por México. Es cuanto.

El presidente diputado Sergio Carlos Gutiérrez Luna: Gracias, diputado Yáñez. Tiene ahora el uso de la palabra el diputado Jorge Armando Ortiz Rodríguez, del Partido del Trabajo, hasta por cinco minutos. El Partido del Trabajo dividió sus intervenciones en tres, por lo que cada orador hará uso de la tribuna hasta cinco minutos.

El diputado Jorge Armando Ortiz Rodríguez: Con su permiso, diputado presidente. Máquina 501, la que corrió por Sonora, por eso los garroteros, el que no suspira llora. Así comienza el corrido que narra las hazañas del trabajador ferrocarrilero Jesús García, el héroe de Nacoziari.

Porque héroes son los trabajadores de los ferrocarriles mexicanos que fueron liquidados, no liquidados o jubilados, contra su voluntad cuando Ferrocarriles Nacionales fue privatizado por Ernesto Zedillo, quien inició este proceso, y Vicente Fox, que lo culminó. Esos presidentes prianistas, vendepatrias, entregaron este patrimonio de la nación a empresas extranjeras y ya como ex presidentes su timbre de orgullo fue ser empleados de las transnacionales a que beneficiaron, como Zedillo en la Union Pacific y la Kansas City.

En los trenes hizo la revolución, la División del Norte de Pancho Villa. En ellos se movilizó también el Ejército Libertador del Sur de Emiliano Zapata. La Revolución Mexicana fue posible gracias a los trenes. Este sistema de transporte de pasajeros permitió que durante décadas las familias de México se transportaran de manera eficiente y económica. La máquina 501 y muchas otras máquinas pararon con la privatización, pero cuando llegó la cuarta transformación, el presidente Andrés Manuel López Obrador recuperó los trenes de pasajeros y ahora el Tren Maya es una realidad.

Hoy, como integrante del Grupo Parlamentario del Partido del Trabajo, vengo a manifestar que el PT apoya la iniciativa con proyecto de decreto que reforma el párrafo cuarto y adiciona el párrafo quinto al artículo 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de vías de transporte ferroviario. Los principales beneficios serán que el tema pasa a ser prioritario y estratégico para la nación y que el pueblo de México se beneficiará.

En 1995, cuando se discutió aquí la privatización, el Grupo Parlamentario del PT votó en contra de la privatización. Hoy decimos, que vamos a votar a favor del regreso de los trenes de pasajeros, que votaremos por la justicia, por la defensa del patrimonio nacional y, al mismo tiempo, que vemos esto como un avance, como justicia para el pueblo, queremos que también se avance en la justicia para los ex trabajadores ferrocarrileros.

Saludo desde esta máxima tribuna de la nación a integrantes de la Gran Comisión Ferrocarrilera, que están presentes en las galerías de este salón de sesiones. A ellos, que representan a miles de trabajadores liquidados, no liquidados y jubilados, afectados por la privatización, desde aquí les digo que seguiremos luchando hasta que sea una realidad el plan de justicia social para ellos. La riqueza y el gobierno para los trabajadores, unidad nacional, todo el poder al pueblo. Es cuanto.

El presidente diputado Sergio Carlos Gutiérrez Luna: Gracias. Tiene ahora el uso de la palabra el diputado José Luis Sánchez González, del Partido del Trabajo, hasta por cinco minutos.

El diputado José Luis Sánchez González: Por mis venas corre sangre ferrocarrilera y, por ello mismo, quiero honrar la memoria de dos grandes líderes del movimiento ferrocarrilero, los que paralizaron el sistema ferroviario nacional en 1958 y pagaron con más de 11 años de cárcel en una de las prisiones más siniestras de ese entonces, Lecumberri, su osadía de defender los intereses de los trabajadores de riel y de luchar por un cambio de régimen: Demetrio Vallejo y Valentín Campa.

Con su venia, presidente. En nombre del Grupo Parlamentario del Partido del Trabajo manifiesto nuestro apoyo y voto a favor del dictamen que hoy ventilamos y debatimos en materia de vías de transporte ferroviario.

Para valorar en su justa dimensión la trascendencia de esta iniciativa histórica, hoy convida en dictamen, es importante hacer un viaje al pasado y evocar la génesis y desarrollo de los ferrocarriles de México. Fue en el año de 1873 cuando se inauguró formalmente la primera línea de ferrocarriles, con la ruta Veracruz-México.

Luego surgieron más, al amparo de nuevas concesiones otorgadas en diversas regiones del territorio nacional, obligando, ya en el año de 1910, al dictador Porfirio Díaz a crear un organismo para regularlas, denominado Ferrocarriles Nacionales de México. En 1937, bajo el gobierno de general Lázaro Cárdenas, Tata Lázaro, le

decían los hermanos purépechas, se procedió a su nacionalización. Por lo que los ferrocarriles y toda la infraestructura pasaron a ser propiedad de la nación. Los ferrocarriles, durante décadas, fueron el principal medio de transporte del pueblo mexicano y de los bienes y productos de la nación. No olvidar que por ellos pasó la Revolución Mexicana.

Pese a ello, en 1995, al llegar a la Presidencia Ernesto Zedillo Ponce de León, decretó la privatización de los ferrocarriles, con el argumento de que era necesario modernizarlos, volverlos eficientes y competitivos y abrirlos a la inversión nacional y extranjera. Neoliberal, entreguista y vendepatrias, no hizo esfuerzo alguno por conservarlos y fortalecerlos. Al contrario, los ofreció a precio de regalo. A cambio de su traición a la patria recibió, además de 40 monedas, el cargo de consejero y asesor de la empresa ferroviaria estadounidense Kansas City, con capital mexicano. El principal adquirente fue Grupo México.

Ernesto Zedillo, el vendepatrias, el que endeudó de por vida al pueblo mexicano con el Fobaproa, el de las matanzas de Aguas Blancas y Acteal, que ahora se erige en ideólogo de la derecha mexicana y crítico de la cuarta T, después del daño enorme causado a la economía y al pueblo mexicano. Si tuviera vergüenza y un mínimo de dignidad, se callaría para siempre y se escondería en las profundidades de la tierra.

Durante más de 20 años, el pueblo fue privado por los gobiernos antipueblo y vendepatrias del transporte ferroviario de pasajeros, atentando contra el progreso y desarrollo nacionales. Por eso hoy decimos, con Andrés Manuel López Obrador y la presidenta de la República, Claudia Sheinbaum Pardo, que estamos de primavera y de fiesta, llenos de alegría y júbilo, pues se han vuelto a poner en el centro el pueblo y la nación mexicanos. Saludamos que el Estado retome el derecho de utilizar las vías del sistema ferroviario nacional, privilegiando y poniendo en funcionamiento el transporte de pasajeros en la República.

Obviamente, nos pronunciamos por el resurgimiento de Ferrocarriles Nacionales de México. Bienvenidas las líneas México-Veracruz-Coatzacoalcos, interurbano AIFA-Pachuca, México-Querétaro, León-Aguascalientes, Manzanillo-Colima-Guadalajara-Irapuato, México-San Luis Potosí-Monterrey-Nuevo Laredo, México-Querétaro-Guadalajara-Tepic-Mazatlán-Nogales y Aguascalientes-Chihuahua-Ciudad Juárez. Finalmente, compañeras y compañeros, además de pronunciarlo porque los restos mortuorios del compañero Demetrio Vallejo se depositen en la Rotonda de las Personas Ilustres...

El presidente diputado Sergio Carlos Gutiérrez Luna: Concluya.

El diputado José Luis Sánchez González: ...donde ya yacen los restos de Valentín Campa. Solicito a la Presidencia de Mesa Directiva dedicarle un minuto de aplausos a estos grandes líderes que contribuyeron al surgimiento de un gran movimiento, que contribuyó a que se abrieran las grandes avenidas que hicieron posible que el pueblo de México hoy esté en la Presidencia de la República. Viva Demetrio Vallejo. Viva Valentín Campa. Vivan los trabajadores del riel.

El presidente diputado Sergio Carlos Gutiérrez Luna: Gracias. Se concederá su petición, diputado, una vez que concluya el siguiente orador de su grupo parlamentario. Mientras tanto, esta Presidencia saluda a integrantes de la Gran Comisión Ferrocarrilera, quienes nos acompañan en este recinto, a invitación del diputado Jorge Armando Ortiz Rodríguez, del Grupo Parlamentario del Partido del Trabajo. Sean ustedes bienvenidos, bienvenidas. Es un gusto tenerlos aquí, en esta casa del pueblo. Tiene ahora el uso de la voz la compañera diputada Maribel Martínez Ruiz, del Partido del Trabajo, hasta por cinco minutos.

La diputada Maribel Martínez Ruiz: Gracias, diputado presidente. Compañeras y compañeros, honor y gloria a nuestros invitados del día de hoy, quienes dedicaron su vida a esta gran industria nacional que se construyó a partir de la expropiación de Ferrocarriles Nacionales de México por el presidente Lázaro Cárdenas desde 1937, poco antes de la expropiación petrolera.

Lamentablemente, como a tantos trabajadores que tenemos hoy en día aquí, mi padre fue objeto de un intenso acoso para liquidarlo a través del retiro voluntario, cuando un gobierno neoliberal, como ya lo expresó mi compañero José Luis, Ernesto Zedillo decidió privatizar Ferrocarriles Nacionales, escupiéndole así sobre el legado del general Cárdenas.

Hace unos días, aquella situación nos regresó a la mente, cuando el desvergonzado de Zedillo, con total carencia de autoridad moral, lanzó críticas contra López Obrador. No pude sino recordar que fue él quien entregó los ferrocarriles nacionales a una empresa extranjera y después, en un inmoral conflicto de interés, se

convirtió en consejero de esa empresa. Pero también hay que decir que no sólo él desmanteló la industria ferrocarrilera nacional: en su sexenio ya estaba en franco deterioro, abandonada desde varios gobiernos atrás y debilitada por un sindicato charro al servicio del PRI.

Igual que en 1948, perdón, cuando Demetrio Vallejo intentó separarlo del cooperativismo priista y posteriormente, en 1959, cuando encabezó una histórica huelga nacional ante la cual la respuesta del gobierno fue la represión, los despidos, las detenciones arbitrarias y los señalamientos ramplones y comodinos del comunismo e injerencias soviéticas. Así que Zedillo solamente culminó el proceso de desmantelamiento que llevaron a cabo los gobiernos neoliberales, privatizando empresas públicas y debilitando el Estado nacional frente a los intereses privados.

Tuvo que llegar Andrés Manuel López Obrador a la Presidencia de México para que comenzara el proceso de rescate y reimpulso de la industria ferroviaria nacional. Con esta reforma estamos dando un paso decisivo para que los ferrocarriles nacionales vuelvan a surgir de entre las cenizas en que las dejó el neoliberalismo.

Y que la industria ferroviaria vuelva a convertirse en un motor de desarrollo nacional, así como una importante fuente de empleos directos e indirectos para los mexicanos, como lo fue para mi padre y para muchos otros, que al igual que él, fueron hechos a un lado de manera indigna.

Estamos, compañeras y compañeros, ante una reforma que le otorga al Estado el dominio y la preeminencia sobre la industria ferroviaria, pero que permite plenamente la participación del sector privado. Así que no hay pretextos para que la oposición que tanto defiende los intereses privados, vote en contra de esta reforma.

Este gobierno va en serio por dar continuidad al proyecto de reconstrucción que una industria ferrocarrilera competitiva, que genere empleo y mueva al país. Ya la presidenta, nuestra querida presidenta, Claudia Sheinbaum, desde antes de asumir el cargo anunció un ambicioso proyecto, que comprende unos 3 mil kilómetros de vías para pasajeros y apenas hace un par de días dio el banderazo para los trabajos del tren México-Pachuca. Además, está también el gran proyecto del Tren Transístmico, obra estratégica y emblemática que conectará el puerto de Salina Cruz con Coatzacoalcos y que detonará la actividad económica nacional, particularmente en el sur-sureste.

Como oaxaqueña, me siento optimista de esta obra que saldrá una deuda histórica con mi estado y toda la región. Una industria ferrocarrilera fuerte se traducirá en beneficios para el país, para los mexicanos. Comienza así el segundo piso de la cuarta transformación; de paso, honramos y reivindicamos los legados del general Cárdenas y de Demetrio Vallejo, legados vejados por el neoliberalismo. Por éstas y otras razones, el Grupo Parlamentario del Partido del Trabajo votará a favor. Unidad nacional, todo el poder al pueblo. Es cuanto. Muchas gracias.

El presidente diputado Sergio Carlos Gutiérrez Luna: Tiene ahora el uso de la palabra la diputada María del Carmen Pinete Vargas, del Partido Verde Ecologista, hasta por cinco minutos. El Partido Verde también dividió sus participaciones en tres, por lo que cada orador hará uso de cinco minutos en tribuna.

La diputada María del Carmen Pinete Vargas: Con el permiso, compañero presidente. La modificación al artículo 28 Constitucional enviada a esta Cámara de Diputados por el entonces presidente de la República, licenciado Andrés Manuel López Obrador, representa una oportunidad histórica para el pueblo de México en aras de devolver las vías ferroviarias a su principal función que es el establecimiento de un sistema de transporte de pasajeros accesible, sostenible y eficaz.

A inicios del Siglo XX, el ferrocarril desempeñó un papel fundamental en el desarrollo económico de México, lo cual permitió conectar zonas de escasos accesos con centros metropolitanos y mercados, contribuyó a la integración regional y a la disminución de desigualdades al impulsar la producción y explotación de bienes y productos. Aunado a lo anterior, las zonas rurales donde se construyeron éstas vías férreas e instalaron estaciones generaron empleos y oportunidades económicas para los habitantes de estas regiones.

Sin embargo, hasta el gobierno del presidente Lázaro Cárdenas no se concluyó la nacionalización del sistema ferroviario mexicano, que a principios de siglo se encontraba dominado por empresas extranjeras, lo cual atentaba contra la soberanía nacional e independencia económica de la patria.

En 1937, por decreto se crea el departamento de Ferrocarriles Nacionales de México. Un año más tarde, fue entregado a los trabajadores para su administración y funcionamiento. El Estado mexicano asumió la rectoría del sistema ferroviario mexicano, presentando beneficios en la economía en el largo plazo, con efectos de gran importancia, como la reorganización de la red para reducir el costo de tarifas y políticas de transporte. Esta acción gubernamental sentó un precedente en el desarrollo económico del país, reflejando una intervención en sectores estratégicos como el energético y la minería.

Para la década de 1990, el gobierno del presidente Ernesto Zedillo abandonó la gestión pública de la infraestructura ferroviaria, por lo que en 1996 comenzó la privatización de Ferrocarriles Nacionales de México, poniendo a la venta sus acciones a grupos empresariales nacionales y extranjeros. Ello fortaleció los servicios de carga por encima del transporte de pasajeros, el cual se redujo considerablemente, llevando a México al aislamiento económico, social, cultural y poblacional.

Sin embargo, podemos destacar los grandes logros del sexenio del presidente López Obrador en materia ferroviaria, principalmente en el sureste del país, lo cual representa el comienzo de una etapa de modernización en el transporte de pasajeros. Con la reforma puesta a consideración se pretende extender este caso de éxito a otras regiones del país.

Actualmente, las vías están centradas sobre todo en el transporte de carga, a lo cual ha llevado a que el servicio de trenes de pasajeros sea prácticamente inexistente. Sin embargo, con esta reforma constitucional, cuyo propósito es habilitar el uso de trenes para pasajeros, no reduciremos el costo del transporte para los usuarios, sino que también ofrecerá una opción de viaje para que sea más rápida y eficiente. Al aprobar esta reforma, proponemos el transporte ferroviario, lo que significa también reducir nuestra dependencia de las carreteras. Al fomentar el uso del tren, distribuiremos de manera más equilibrada el flujo de personas y de bienes.

El Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México confía en que la reforma permitirá al Estado mexicano ejercer mayor control sobre las vías férreas a través del otorgamiento de concesiones a empresas públicas o privadas para operar el transporte de pasajeros. Eso asegura que el interés nacional esté por encima de los intereses de los particulares, y crea un marco para que el transporte ferroviario sea un servicio de calidad, asequibilidad y en constante evolución. Compañeras y compañeros, los invito a que imaginemos un México donde podamos abordar un tren y disfrutar de un viaje cómodo y seguro. Aprobemos la reforma. Es cuanto.

El presidente diputado Sergio Carlos Gutiérrez Luna: Gracias, diputada Maru Pinete. Tiene ahora el uso de la palabra el diputado Adolfo Alatríste Cantú, del Partido Verde Ecologista de México, hasta por cinco minutos.

El diputado Adolfo Alatríste Cantú: Con el permiso de la Presidencia. Buenas tardes, compañeras y compañeros, la historia del ferrocarril mexicano se remonta a los primeros tiempos de nuestro país, cuando comenzábamos a forjar nuestra identidad política y social como nación.

Las vías que se extienden a lo largo de diversos rincones del país han sido testigos silenciosos de momentos decisivos que ha dado forma a nuestro presente. Cada lugar que atraviesan narra una parte fundamental de nuestra historia, reflejando la rica herencia cultural y la singularidad de México. Estas rutas no sólo conectan territorios sino que entrelazan corazones y memorias, formando un tejido que define quiénes somos como nación.

La presente reforma tiene como propósito modificar el artículo 28 de la Carta Magna, a fin de recuperar la relevancia del servicio de transporte ferroviario de pasajeros. Nuestro objetivo es promover el bienestar social en todo el país, asegurando que este medio de transporte recupere su importancia y brinde beneficios a toda la población. Históricamente el ferrocarril ha jugado un papel crucial en el desarrollo de nuestro país, especialmente entre finales del Siglo XIX y principios del Siglo XX.

Gracias a las vías ferroviarias logramos integrar nuestro territorio, acortar distancias y facilitar el transporte seguro y eficiente de grandes volúmenes de carga. Esto no sólo permitió la explotación de recursos en regiones remotas, sino que también impulsó el crecimiento de sectores como la agricultura y la minería. Además, el

ferrocarril conectó regiones distantes y facilitó el establecimiento de nuevas comunidades, transformando así el paisaje social y económico de México.

El presente dictamen busca no sólo corregir la equivocada decisión de privatizar los ferrocarriles del país sino, también, proteger derechos fundamentales de todas y todos los mexicanos. Esta reforma reafirma el compromiso del gobierno de promover la creación de infraestructura ferroviaria, con el objetivo primordial de reactivar la economía en las regiones históricamente marginadas y transformarlas en polos del desarrollo. Asimismo, es cada vez más urgente establecer un sistema de transporte sostenible y respetuoso con el ambiente.

Por ello, el transporte público se presenta como una solución clave para lograr una movilidad sostenible y el ferrocarril se posiciona como la opción más adecuada para satisfacer tanto las necesidades de desplazamiento como las exigencias de protección ambiental. Esta alternativa no sólo optimiza el flujo de tráfico y los tiempos de trayecto, sino que también mejora la movilidad urbana beneficiando a nuestras comunidades de manera integral. Es fundamental resaltar que según datos del Inegi, en nuestro país, alrededor de 10.5 millones de personas dedican en promedio hasta cuatro horas diarias a sus traslados hacia sus distintos destinos.

Este dato no es sólo una cifra: representa una realidad que impacta en la calidad de vida de millones de mexicanos. El tiempo perdido en el transporte no sólo afecta la productividad y el bienestar individual sino que, también, repercute en las relaciones personales y en la salud mental de las personas, ya que se elevan de manera considerable sus niveles de estrés.

Por ello es imperativo buscar soluciones efectivas que mejoren la infraestructura de transporte y promuevan sistemas más eficientes asegurando que todos tengan acceso a una movilidad digna y sostenible, sólo así podremos contribuir a una mejor calidad de vida y al desarrollo integral de las comunidades. Con esta modificación no sólo se devuelve al Estado el derecho de utilizar las vías ferroviarias de la nación y otorgar concesiones a empresas privadas o asignaciones a empresas públicas para ofrecer un servicio público de transporte de pasajeros.

De manera paralela, se fomenta la actividad económica nacional y se potenciará la productividad al mejorar la conectividad y reducir los tiempos de traslado mediante el transporte ferroviario de pasajeros, pero, sobre todo, con esta reforma se impactará de manera positiva en la vida de las y los mexicanos, facilitando su movilidad y contribuyendo al desarrollo de nuestras comunidades. Por todo lo expuesto, los legisladores del Partido Verde acompañamos la reforma, que abona significativamente al desarrollo nacional, procurando la menor afectación al ambiente...

El presidente diputado Sergio Carlos Gutiérrez Luna: Concluya, diputado.

El diputado Adolfo Alatríste Cantú: ...con lo cual se sientan las bases para lograr el progreso, no sólo sea compartido, sino que sea en condiciones de sustentabilidad. Es cuanto. Muchas gracias.

El presidente diputado Sergio Carlos Gutiérrez Luna: Gracias. Tiene ahora el uso de la palabra el diputado Héctor Alfonso de la Garza Villarreal, del Partido Verde Ecologista de México, hasta por cinco minutos.

El diputado Héctor Alfonso de la Garza Villarreal: Con el permiso de la presidencia.

El presidente diputado Sergio Carlos Gutiérrez Luna: Adelante.

El diputado Héctor Alfonso de la Garza Villarreal: El ferrocarril es un medio de transporte que por mucho ha sido relegado, sin embargo, actualmente sigue siendo una pieza clave para el crecimiento económico, la movilidad y la protección del medio ambiente.

Las redes ferroviarias juegan un papel crucial en la economía de cualquier país, son fundamentales para la conexión entre regiones y el acceso a distintos mercados. Por ejemplo, para muchas empresas contar con una red ferroviaria eficiente significa menores costos, lo que incrementa su competitividad tanto en el mercado interno, como en el externo.

Además, de acuerdo con el Banco Mundial, el transporte ferroviario es entre tres y cinco veces más eficiente energéticamente que el carretero, lo cual se traduce en ahorros significativos de largo plazo y menores costos para la industria que depende del movimiento de grandes volúmenes de mercancía, como la agricultura, la minería, la manufactura. Por si esto fuera poco, las inversiones en infraestructuras ferroviarias tienen fuerte impacto en el crecimiento del empleo, pues la construcción y modernización de estas redes generan miles de puestos de trabajos al año, directos e indirectos, mediante la construcción y el mantenimiento de las líneas, estaciones y trenes.

Un claro ejemplo de lo anterior es China, que ha invertido masivamente en su red ferroviaria de alta velocidad y en una sola década construyó la red de trenes de alta velocidad más extensa del planeta, con más de 40 mil kilómetros de vías y se ha convertido en un modelo de transporte eficiente y rentable para el resto del mundo.

Otro aspecto crítico en la actualidad, es la necesidad de mitigar los efectos del cambio climático. En este contexto, las redes ferroviarias ofrecen una alternativa mucho más respetuosa con el medio ambiente, en comparación con otros medios de transporte.

Los trenes, particularmente los que funcionan con electricidad, emiten menos gases de efecto invernadero que los camiones o los automóviles y, por si fuera poco, de acuerdo con datos de la Agencia Internacional de Energía, el transporte ferroviario, impulsado por electricidad, es responsable de sólo 2 por ciento del consumo mundial de energía en el sector del transporte a pesar de mover 8 por ciento de los pasajeros y 7 de las mercancías a escala global.

Por esas razones optar por el ferrocarril para el transporte de pasajeros y mercancías significará no sólo menos emisiones de contaminantes sino, también, la reducción del congestionamiento en las carreteras, lo que contribuye a la mejora de calidad de vida en las zonas urbanas.

Europa, por ejemplo, ha sido líder en la implementación de trenes de alta velocidad, que no sólo reducen los tiempos de viaje, sino que también disminuyen la necesidad de los vuelos de corta distancia, reduciendo así las emisiones de bióxido de carbono en su territorio.

Otro de los grandes beneficios de contar con una red ferroviaria sólida es la capacidad de integrar regiones y ofrecer mayores oportunidades de desarrollo a las zonas más alejadas de los centros urbanos. En muchos países, incluido el nuestro, las áreas rurales se encuentran aisladas y dependen únicamente de carreteras o aeropuertos. Por eso, invertir en un ferrocarril proporcionará una opción asequible para concretar comunidades, facilitando el acceso al empleo, la educación y otros servicios básicos. En un mundo interconectado como el nuestro las redes ferroviarias también son esenciales para el comercio internacional. Sin duda, los trenes de mercancías pueden transportar de manera eficiente y económica grandes volúmenes de productos a largas distancias.

Además, los corredores ferroviarios entre países o regiones pueden reducir significativamente los tiempos de entrega y los costos de la logística. Un ejemplo es la nueva Ruta de la Seda, o la iniciativa de la franja y la ruta de China, que incluye un ambicioso plan de conectar Asia y Europa mediante líneas férreas. Eso permitirá que los productos se transporten más rápido que por vía marítima y más barato que por vía aérea, fortaleciendo así las relaciones comerciales y mejorando la cadena de suministro.

En resumen, la implantación y modernización de redes ferroviarias de transporte de pasajeros y mercancías es decisión estratégica de implicaciones profundas en la economía, la sostenibilidad, la integración social y el comercio internacional. Por eso es necesario implantar esta reforma como una política de Estado. Es hora de priorizar el ferrocarril como pilar para el futuro que deseamos construir. Por todo lo anterior, el Grupo Parlamentario del Partido Verde votará a favor del presente dictamen. Es cuanto. Muchas gracias.

El presidente diputado Sergio Carlos Gutiérrez Luna: Gracias, diputado De la Garza. Tiene ahora el uso de la palabra el diputado José Manuel Hinojosa Pérez, del Partido Acción Nacional, hasta por 15 minutos.

El diputado José Manuel Hinojosa Pérez: Con el permiso de la Presidencia. Compañeras y compañeros diputados, Acción Nacional fue fundado para convertirse en la voz de la conciencia del país. A muchos no les gusta escuchar la voz de esa conciencia, una voz que les recomienda prudencia, sensatez y mesura.

En este Congreso se ha escuchado una y otra vez la voz que dicta leyes apegadas al derecho, a la razón y a la justicia. Esa voz se opuso a la construcción del Tren Maya, porque su costo ecológico y ambiental fue tan grande que no podrá ser resarcido nunca más. La construcción del Tren Maya requirió una gran cantidad de agua, que dejará sin este líquido a varias comunidades del Sur, como Xpujil, en Campeche. En el tramo cinco del Tren Maya provocó la deforestación de la selva, que puede observarse desde el Aeropuerto Internacional de Tulum, y ha cometido un terrible ecocidio en lo que antes fuera zona protegida.

Cuántos cenotes valen un Tren Maya, cuántos ocelotes, cuántos jaguares a cambio de una serpiente de acero. ¿Realmente es justificable un ecocidio a cambio de un tren que siempre llega tarde? ¿Valieron la pena tantos animales muertos a cambio de un tren que cubre una ruta que ya existía en autobús, y a la que se llega incluso más rápido tomando este transporte?

No se trata sólo de la gran opacidad y construcción en que se llevó a cabo el proyecto. No se trata sólo de los amigos de los hijos del entonces presidente, quienes se beneficiaron con contratos al amparo de la corrupción y del nepotismo. No lo digo yo, lo dicen más de 4 mil 600 solicitudes de información y rendición de cuentas sobre el Tren Maya.

El daño va más allá: la cuarta transformación ya pasó a la historia como ecocida, y la sangre animal que les mancha las manos no se les lavará nunca. Por eso nos preocupa en demasía que hablen ahora de siete rutas de pasajeros. Primero, porque si algo hemos aprendido en la historia, en los últimos seis años, es que cada propuesta de la cuarta T viene con trampa, corrupción, opacidad y seguramente se quedará inconclusa o inservible, como el aeropuerto que no tiene vuelos, la refinera que no refina, la guerra contra el huachicol que no apresó a nadie, y la austeridad republicana que se convirtió en austericidio.

Proponen el tren México-Veracruz-Coatzacoalcos. Se tardaron un sexenio en echar a andar el México-Toluca que, por cierto, no está terminado y ya varios lamentables accidentes se han presentado. Además, pasan por alto lo más importante: el problema del tránsito y la movilidad en Ciudad de México no se resuelve con más trenes; especialistas en la materia han demostrado que la solución radica en una renovación total del Metro y su correcto mantenimiento, ya que el Metro de la Ciudad de México transporta a más de tres millones de personas al día. Eso es más de lo que pretenden transportar todos sus trenes juntos.

Quieren trenes interurbanos de Pachuca al aeropuerto internacional Felipe Ángeles, que no mueve ni un millón de personas en todo un año. Los especialistas en movilidad han establecido que el problema para ingresar en Hidalgo puede resolverse con la ampliación del Tuzobús, que traslada mensualmente más de 1 millón de personas. Sí, mueve más personas el Tuzobús que todos los vuelos del Felipe Ángeles, al que quieren poner un tren interurbano.

Sueñan construir un tren México-Querétaro-León, pero pecan de omisión al reconocer que el problema de la México-Querétaro, igual que la México-Puebla-Veracruz y todas las carreteras del país, son la inseguridad, los baches, los huachicoleros, los asaltantes y los secuestros exprés. En México cada hora se comete un robo a transportistas o a automovilistas en las carreteras. En 2023 se contabilizaron 36 asaltos diarios y en el 86 por ciento de los casos se trató de actos sumamente violentos.

No es que no queramos un tren México-Querétaro, es que el problema de seguridad en las carreteras debería de ser prioridad en la lista antes de exponer la vida de las personas y la seguridad. Como es el caso del Insurgente en Toluca, donde se han viralizado cientos de videos de asaltos y robos a transeúntes por los grupos criminales que ya son dueños del tren y sus intermediaciones.

El tren que proponen en la ruta Manzanillo-Colima-Guadalajara, presenta la misma situación. Es un corredor plagado de violencia, donde la prioridad debe ser restablecer el orden y el Estado de derecho y no arriesgar la vida de las personas.

México-San Luis Potosí, Monterrey-Nuevo Laredo, México-Querétaro-Guadalajara, Tepic-Mazatlán-Nogales y Aguascalientes-Chihuahua-Ciudad Juárez, se suman a la lista de propuestas utópicas que no resuelven el problema de la movilidad en México y que, peor aún, niegan y esconden el verdadero problema de ingobernabilidad que tenemos en el país.

Sí, nadie quiere oír la voz de esta conciencia nacional. Es más fácil aplaudir y gritar que es un honor estar con el que esté en turno. Pero no se equivoquen, compañeros: nadie puede negar que el país está en llamas,

sumido en la peor crisis de seguridad de la historia reciente, y en este momento es imperativo restablecer el orden y no podemos ponernos a jugar con trenes.

Aunado a lo anterior, tenemos otro severo problema: la red ferroviaria encargada del servicio de carga en nuestro país se encuentra siempre en riesgo de ser detenida por las crisis sociales de cada estado que atraviesa. Pongo como ejemplo mi estado, Michoacán. En 2021 se llevó a cabo uno de los bloqueos más largos de las vías del tren, traducido en pérdidas millonarias para el sector empresarial y costos de materias primas que aumentaron y afectaron directamente el bolsillo de los mexicanos.

El gobierno incumplió promesas de pago a maestros de Michoacán y reuniones con ejidatarios y campesinos, quienes se vieron obligados a tomar las vías del tren, parado durante 81 días, provocando pérdidas por 70 millones de pesos diarios. Claro: hay la posibilidad de que en un país donde imperan ingobernabilidad, falta de Estado de derecho y demandas sociales, el paso de los trenes se detendrá una y otra vez. Además, las reformas que planean hacer ya se encuentran establecidas claramente en el 25 y 28 constitucionales.

Pero, aun así, como lo más probable es que la aplanadora no escuche la voz de la conciencia nacional, debemos ser muy claros con las reservas que presenta Acción Nacional.

Uno. Si y sólo si se garantiza la seguridad operativa y pública en el sistema de transporte ferroviario.

Dos. Si y sólo si se homologa el concepto asignación con lo que establece la ley reglamentaria, incorporando a los estados, municipios y entidades paraestatales de la administración pública federal.

Tres. Si y sólo si se elimina en el artículo tercero transitorio el párrafo que repite la prioridad en el conocimiento de que, si los concesionarios que ya cuenten con una concesión para transporte de carga se interesan por una concesión de transporte de pasajeros, estos ya tendrán conocimiento previo de que uno es prioritario sobre el otro.

Cuatro. Si y sólo si se adiciona un artículo transitorio para garantizar la eficiencia en la ejecución de proyectos de transporte de pasajeros que garanticen su viabilidad económica, social y ambiental.

El Ejecutivo elaborará un plan estratégico de desarrollo del transporte de pasajeros con alcance de al menos 20 años y con revisiones periódicas para determinar el cumplimiento de las metas y objetivos del Plan Nacional de Desarrollo 2025-2030 y en el que participen expertos en la materia.

Cinco. Si y sólo si se adiciona un artículo transitorio con el propósito de establecer que tratándose de la ejecución de proyectos vinculados al transporte ferroviario de pasajeros que incluyan recursos públicos y para garantizar la eficiencia financiera de corto plazo, el presupuesto no podrá superar en un ejercicio fiscal a 0.5 por ciento del producto interno bruto y asciende a poco más de 130 mil millones de pesos.

Sexto. Si y sólo si se modifican las consideraciones del dictamen en cuanto a impacto presupuestal. Si y sólo si se garantiza que no habrá interrupciones de la movilidad y conectividad. Si y sólo si se impide que el transporte de personas por tren se convierta en tráfico y trata de personas. Si y sólo si antes de prometer transporte férreo se priorizan el mantenimiento del Metro y el mantenimiento a autopistas y carreteras. Si y sólo si se escucha a los expertos ambientalistas para que la ampliación de las vías no tenga que pagarse con sangre animal.

En Acción Nacional lo que más nos importa es la dignidad de la persona. Queremos que todas y todos lleguen a tiempo a sus destinos, estén conectadas y vivan mejor. Por eso votamos a favor con las reservas presentadas, pero sobre todo queremos dejar constancia, como la voz de la conciencia en el país, de que ya no podrán culpar a ninguna administración pasada: todos los actos de corrupción y daño ambiental que vendrán con esta reforma recaerán durante muchos años sobre ustedes.

Por último, permítanme darles un consejo de construcción ahora que tienen tantas ganas de construir, no usen tanto la aplanadora porque de tanto aplanar y aplanar se les va a debilitar y caer el segundo piso de su transformación. Es cuanto, presidente.

El presidente diputado Sergio Carlos Gutiérrez Luna: Gracias. Tiene ahora el uso de la palabra la diputada Luz María Rodríguez Pérez, de Morena, hasta por 7 minutos y 30 segundos.

La diputada Luz María Rodríguez Pérez: Con su venia, presidente. Honorable asamblea y querido pueblo de México, hoy en esta tribuna defendemos no solo una reforma, sino un sueño largamente anhelado por generaciones que creyeron en un México más conectado, más equitativo y más justo.

Estamos aquí para dar un paso crucial hacia la consolidación del progreso nacional, un paso que honra los ideales de la cuarta transformación y responde a los desafíos de nuestro tiempo. La historia de nuestro país ha estado siempre marcada por los caminos que hemos recorrido, desde las rutas del comercio prehispánicas, hasta los senderos revolucionarios que nos llevaron a la libertad.

En cada etapa de nuestra historia, el transporte ha sido símbolo y motor de la transformación. Recordemos cuando el general Lázaro Cárdenas nacionalizó los ferrocarriles, en 1937, y el petróleo, en 1938, devolviendo los recursos estratégicos a la nación y al pueblo.

Hoy, con esta reforma seguimos ese mismo espíritu, estamos devolviendo el control del transporte ferroviario al Estado, para que sea el pueblo quien se beneficie de él y no solo unos cuantos. Son tiempos de prosperidad compartida, ¿pero por qué es importante este momento? Porque estamos redefiniendo el modelo de desarrollo de nuestro país.

Durante años, la política de privatización y de concesiones desmedidas debilitó nuestra infraestructura. Y lo que es peor, dejó a millones de mexicanas y mexicanos sin opciones de movilidad dignas. El transporte de pasajeros por ferrocarril fue sacrificado en favor de los intereses de grandes corporaciones.

Hoy decimos basta, desde Morena decimos basta, basta de una política que privilegia el lucro por encima del bienestar del pueblo. Con esta reforma al artículo 28 de la Constitución estamos haciendo algo mucho más profundo que solo modificar un texto normativo. Estamos consolidando un pacto social que comenzó con el liderazgo del ex presidente López Obrador, y que ahora se fortalece con nuestra presidenta Claudia Sheinbaum.

Un esfuerzo respaldado por políticas económicas sólidas, responsables e inclusivas. Ahora, bajo la conducción de Marcelo Ebrard Casaubón tendrá un papel fundamental para garantizar el progreso que buscamos. Éste siempre alineado con los propósitos de construir un país más justo para todas y todos.

No se trata solamente de otorgar concesiones para la operación de las vías férreas, se trata de establecer con claridad que el transporte de pasajeros es una prioridad para este gobierno y debe ser una prioridad para el desarrollo nacional. El ferrocarril de pasajeros debe ser el eje central de un México moderno y próspero.

Al poner en el centro a las personas, no solo estamos hablando de justicia, sino de soberanía para que el Estado retome las riendas de sus sectores estratégicos. Soberanía es que el transporte ferroviario sirva a todos los rincones del país, conectando regiones, promoviendo el desarrollo y, sobre todo, beneficiando a las y los ciudadanos.

La soberanía es el alma del Estado, ¿y qué significa esto para el pueblo de México? Significa que Julia, que vive en Miahuatlán, Oaxaca, y hoy gasta horas y recursos en carreteras saturadas para llegar al trabajo que sostiene a su familia tendrá una nueva opción de movilidad eficiente y segura.

Significa que Hugo, que hoy tiene que desplazarse cientos de kilómetros para tener la oportunidad estudiar, ahora podrá hacerlo sin las barreras de la falta de infraestructura.

También significa que el sur del país, nuestro sur tan prometedor y olvidado por décadas, que en el Siglo XIX fue testigo de un prometedor sistema ferroviario, a partir de esta reforma tendrá la oportunidad de conectarse con el resto de la nación e integrarse al desarrollo nacional, porque no podemos permitir que el desarrollo siga siendo desigual, dejando a millones de mexicanas y mexicanos atrás.

Compañeras y compañeros, esta es la cuarta transformación en acción. Aquellos que comparten la ideología privatizadora de Ernesto Zedillo dirán que esta reforma es arriesgada, que el gobierno no puede asumir tanta responsabilidad, que debemos dejar que las grandes corporaciones sigan definiendo el rumbo del país. A todos ellos les decimos: el mercado no se construye con naciones justas, las grandes corporaciones no priorizan el bienestar de las personas, solo un Estado fuerte y soberano que actúe en favor del pueblo puede hacerlo. Y hoy estamos viéndolo con el aumento histórico y sin precedentes del salario mínimo que ha beneficiado a miles

de familias, con los programas sociales que sustentan a millones de personas en situación de vulnerabilidad, y ahora con esta reforma que pondrá a las personas y sus necesidades de movilidad en el centro de las políticas públicas.

El ferrocarril será el motor del desarrollo en la nueva era de nuestra nación. El impacto económico es claro, una infraestructura ferroviaria moderna y eficiente que reducirá costos de transporte, impulsará el turismo y el comercio, facilitará el acceso a la educación y servicios de salud, generando al mismo tiempo empleos en cada rincón del país, siendo en todo momento amigable con el medio ambiente por ser un medio limpio y compacto para trasladar a miles de pasajeros.

Pero el impacto va más allá de lo económico, es una reforma de justicia social, porque cada tren que recorra nuestras vías no solo será un vehículo de pasajeros o transporte de carga, será un símbolo de unidad nacional, de equidad, de un gobierno que cumple con sus promesas y de una transformación que no se detendrá hasta alcanzar el bienestar de su gente.

Este es el momento de la historia que marcará un antes y un después, sabemos muy bien que esto no es fácil, que hay intereses poderosos que no quieren ver un Estado fuerte y comprometido con la gente, pero desde esta máxima tribuna les decimos, no tenemos miedo, esta reforma no solo moderniza las vías férreas, moderniza nuestro país, nuestra economía y nuestra visión de futuro.

Porque la cuarta transformación es eso, una transformación profunda que no se detiene, una transformación que sigue avanzando, que sigue construyendo un México más justo, más soberano y más unido.

Que el tren vuelva a ser del pueblo y que esta reforma nos lleve al siguiente nivel de la transformación.

El presidente diputado Sergio Carlos Gutiérrez Luna: Concluya, diputada.

La diputada Luz María Rodríguez Pérez: Muchas gracias. Es cuanto, diputado presidente.

El presidente diputado Sergio Carlos Gutiérrez Luna: Gracias, diputada Luz María Rodríguez. Tiene ahora el uso de la palabra la diputada Graciela Domínguez Nava, de Morena, hasta por siete minutos y 30 segundos.

La diputada Graciela Domínguez Nava: Con su permiso, diputado presidente. Compañeras y compañeros legisladores. Pensar los ferrocarriles convoca tener presente las aportaciones de Valentín Campa y Demetrio Vallejo. Pensar los ferrocarriles supone una perspectiva de nación, en cuyo centro está el sentido ético de la política, que haya bienestar social, que haya ferrocarriles para la gente, para el pueblo, ferrocarriles para el desarrollo del país y al mando el Estado mexicano.

La perspectiva de nación es premisa, condición ineludible de la transformación por la que cursa nuestro país. Se trata de restituirle al país el patrimonio sustraído por el neoliberalismo.

Tal como lo sostiene la iniciativa presidencial, los ferrocarriles han acompañado e impulsado el desarrollo de las naciones. Con una visión, los presidentes Benito Juárez y Sebastián Lerdo de Tejada inauguran una política de modernización de las vías de comunicación, al construir el ferrocarril México-Veracruz.

El desarrollo del país tiene como base los ferrocarriles. A la luz de la historia su trascendencia resulta obvia, como obvio resulta que el gobierno de la República ejerza el derecho a definir la orientación del servicio ferroviario tanto en pasajeros como de carga.

El Estado mexicano, bajo la presidencia del general Lázaro Cárdenas del Río, asumió en 1937 la rectoría de la operación y la prestación del servicio público ferroviario de carga y de pasajeros, y un año después nacionalizó Ferrocarriles Nacionales de México, poniendo en el centro el interés del pueblo. Sin embargo, el interés de la nación se vio asaltado y negado por el neoliberalismo. El país y los servicios ferroviarios son sacrificados por dichas políticas.

En este contexto, llega Zedillo a la Presidencia para ampliar y profundizar las políticas neoliberales, lo que supone una visión oligárquica, impulsa la demolición de la rectoría del Estado mexicano en materia de transporte

ferroviario, mediante su privatización a través de la modalidad de las concesiones, y así se mantuvo por los gobiernos neoliberales del PAN.

Pero gracias al pueblo, que decidió recuperar la nación eligiendo a Andrés Manuel López Obrador como presidente, se da cauce a la cuarta transformación del país, cumpliendo una tarea histórica, restituirle a la nación lo robado por el neoliberalismo.

Ahora se trata de recuperar el derecho del Estado mexicano de utilizar las vías ferroviarias para prestar el servicio de transporte de pasajeros, dotando al Ejecutivo federal de la facultad de otorgar asignaciones a empresas públicas o concesiones a particulares relativas al servicio de transporte de pasajeros.

Con esto, otra historia se empieza a escribir desde el interés nacional; esta es la esencia de la iniciativa con propuesta de decreto: elevar a la Constitución este derecho del Estado para que los servicios de vías y transporte ferroviario estén a disposición del interés nacional, invariablemente ponderando el bienestar social.

Pero ¿por qué constitucionalizar? El texto constitucional, en 1983, se reforma con la finalidad de considerar a los ferrocarriles como una actividad no monopólica, pero en 1995, con Zedillo, fue alterado de manera regresiva el párrafo cuarto del artículo 28, en materia de ferrocarriles; a partir de entonces, y hasta la fecha, lo que ha regido, para desgracia del pueblo mexicano, es el siguiente y contradictorio texto constitucional:

Cito: "los ferrocarriles son áreas prioritarias para el desarrollo nacional en los términos del artículo 25 de esta Constitución. El Estado al ejercer en ellas su rectoría protegerá la seguridad y la soberanía de la nación, y al otorgar concesiones o permisos mantendrá o establecerá el dominio de las respectivas vías de comunicación de acuerdo con las leyes de la materia". Fin de la cita.

Como podrán observar, se introdujo el término rectoría, pero inmediatamente, apenas en el siguiente renglón, se le adicionó el término concesiones que equivale a privatizaciones. Esto último, no es retórica, ni exageración. Aquella contrarreforma propició que el servicio ferroviario se concesionara a particulares.

Por eso ahora, vamos por una nueva reforma que revierta la ola privatizadora que azoló por más de un cuarto de siglo al país, y que estén en sintonía con el bienestar el pueblo de México, con reformas como esta que votaremos a favor; somos congruentes con el mandato popular de legislar para el bienestar del pueblo mexicano.

Los gobiernos neoliberales y sus mayorías parlamentarias lo olvidaron, pero la mayoría de las personas, las y los gobernados deben ser siempre los destinatarios de las acciones de los gobiernos democráticos y de la actividad legislativa, porque son, a través del voto, su fuente más preciada de legitimidad, así lo entendemos en Morena y la cuarta transformación, por eso defendemos esta reforma y convocamos a todas y a todos a apoyarla, y así restituirle a nuestra nación las expectativas de un desarrollo en perspectiva humanista. Por el bien de todas y todos los mexicanos. Es cuanto, diputado presidente.

El presidente diputado Sergio Carlos Gutiérrez Luna: Gracias. Con esta intervención se cierra el plazo para presentación de reservas.

Está a discusión en lo general. En términos del artículo 230, numeral 3, del Reglamento, se otorgará el uso de la palabra a las y los diputados para hablar a favor y en contra, hasta por cinco minutos.

Pero el diputado Luis Humberto me había solicitado el uso de la palabra. Sonido a la curul del diputado. ¿Con qué objeto, diputado?

El diputado Luis Humberto Aldana Navarro (desde la curul): Con su venia, presidente.

El presidente diputado Sergio Carlos Gutiérrez Luna: Adelante.

El diputado Luis Humberto Aldana Navarro (desde la curul): Debido a que el 8 de octubre de 1974 se publica el decreto que erige a Quintana Roo como estado de la federación, para las diputadas y diputados de

quintanarroenses es muy importante la conmemoración de esa fecha y quisiera hacer un pronunciamiento al respecto.

El presidente diputado Sergio Carlos Gutiérrez Luna: Bien. Al final de la discusión del punto se le concederá el tiempo para hacer el pronunciamiento. Gracias. Tiene ahora el uso de la palabra, para hablar en pro, el diputado Sergio Gil Rullán, de Movimiento Ciudadano, hasta por cinco minutos.

El diputado Sergio Gil Rullán: Con su venia, presidente. Hablar el día de hoy de esta reforma a la ley nos tiene que llevar al origen histórico de un ferrocarril que arrancó en Veracruz y que llegó por primera vez a la Ciudad de México.

Hace 151 años se creó dicha locomotora. Una locomotora que pasaba por muchos pueblos que se convirtieron, a partir de él, muchas centrales que hoy se distinguen en nuestro estado, como lo es Soledad; que fortificó Córdoba, Orizaba; que pasaba por Puebla, por Tlaxcala, por Hidalgo, hasta llegar a la estación de Buenavista.

Ese servicio se vio interrumpido hace unos años, quitando a los trenes de pasajeros. Hoy, esta reforma tiene que reivindicar la historia. La historia que creó Lerdo, con la creación de dicho tren. El tren que llevó al exilio a Díaz, el tren que hizo que el gobierno de Carranza se transportara a Veracruz y lo convirtiera en capital, el mismo tren que utilizaron los revolucionarios como sus carretas de hierro, y el mismo tren que años después sería interceptado por Ruiz Cortines para recuperar el tesoro nacional.

Ése es el tren y la facultad de recuperar el transporte para pasajeros del que estamos hablando hoy, de una historia olvidada que pertenece a nuestro México, y que se quiere perder por el hecho de no utilizarlo. Hablar del pasado nos tiene que llevar al presente.

Y hoy otra vez, salir, salen a anunciar que tendremos trenes de pasajeros, que recuperaremos la historia; pero no podemos verlos como un tren de turismo, como ser meramente un circuito cerrado; el hablar de esos trenes tendrá que ver con la conexión de Veracruz-Coatzacoalcos, de Coatzacoalcos con el Interoceánico, del Interoceánico con el muy cuestionado Tren Maya.

Hablar de este tren tendrá que involucrar otra vez a la iniciativa privada, a los empresarios, a la sociedad y a los ecologistas. Tendrá que ver por todas y por todos los que puedan generar no nada más un transporte y un modelo de movilidad, sino una forma de recuperar las economías de todos los pueblos que pasa. Porque habrá que hablar de la infraestructura que se tiene que recuperar de las estaciones que hoy están cerradas. Habrá que hablar de la infraestructura, de los carnavales, de las fiestas, de los patronatos, para que pueda ser rentable el uso de estas vías. Y no sólo ello, tendríamos que entregar un modelo que se vuelva eficiente, moderno y de bajo costo para que sea accesible para todas y todos. Para que los veracruzanos puedan regresar a la Ciudad de México por vía de tren y no como ahora, que sólo por las carreteras, tan peligrosas y tan olvidadas del Estado.

Hacer eso reivindicará la historia con los migrantes también, con las famosas Patronas de Amatlán, que ya podrán alimentar a los viajeros y no nada más a nuestros hermanos centroamericanos. Pero hacerlo conlleva una nueva responsabilidad. Estar a favor de esta reforma, como lo está la bancada naranja, tiene que ver con no dar cheques en blanco. No podemos tener otros proyectos llenos de obras faraónicas, de frivolidad, llenos de opacidad, de ecocidio, y llenos de falta de la rendición de cuentas.

No puede ser este proyecto de bien, que se traduzca en que los hombres y mujeres tengan mayor movilidad y acceso a transporte seguro, otra obra de opacidad de este gobierno. Hacemos votos porque no se quede en una reforma que promete mucho y buenas intenciones, sino para que sí ayude a las y los ciudadanos. Estamos comprometidos desde la bancada naranja a impulsar ésta y cualquier reforma que sea a favor de Veracruz y de México. Muchísimas gracias.

El presidente diputado Sergio Carlos Gutiérrez Luna: Gracias. Tiene ahora el uso de la palabra el diputado Noel Chávez Velázquez, del PRI, hasta por cinco minutos, para hablar en pro.

El diputado Noel Chávez Velázquez: Buenas tardes. Con su permiso, presidente. Con el permiso del coordinador de mi grupo parlamentario, diputado Rubén Moreira. Saludo a todas y a todos los compañeros diputados.

En el PRI estamos a favor de esta reforma, y les voy a decir por qué. Algo que caracteriza a Chihuahua, con orgullo, es un tren, el tren Chihuahua al Pacífico, que corre desde las vías de Chihuahua hasta Los Mochis, Sinaloa.

Es un tren en donde fue una inversión y un esfuerzo sin precedente, con la perforación de la sierra tarahumara, 86 túneles y 175 puentes, túneles y puentes. ¿Qué hicieron estos túneles y puentes? No impactaron todo el tema ecológico ambiental. Es una forma de preservar toda la parte de nuestra hermosa sierra tarahumara.

Quiero comentarles, compañeras, compañeros, que este tren es el único en el país, el único que es de transporte. Y es de transporte de gente de nuestras comunidades originarias, por todas aquellas barrancas, las Barrancas del Cobre, de nuestra Sierra Madre.

En donde es muy difícil hacer carreteras y caminos, el tren cumplen una función primordial y son nuestros hermanos de los grupos originarios los que están en comunicación a la civilización, a sus terrenos, pero también funge con temas turísticos de alta gama, desde Creel, Bahuichivo-El Fuerte y Mochis. También cumple con todo el tema de carga para trasladar los productos de la costa, de la sierra, del barranco hacia la ciudad.

Quiero decirles, entonces, que el tren Chihuahua-Pacífico que está en concesión y propiedad de Ferromex, es un ejemplo claro, y por eso el PRI, nuestro grupo parlamentario, apoya y aprueba esta reforma. Porque somos conscientes y estamos seguros por el ejemplo que está en Chihuahua, que puede ser funcional, sobre todo para nuestras comunidades rurales, sobre todo para todo el tema de conectividad.

En conclusión, la implementación de trenes de pasajeros en la vía férrea nacional es una medida que no solo mejora la movilidad, sino que también actúa como un motor de desarrollo para grupos originarios, sectores de las comunidades rurales, promueve el turismo y genera valor agregado en la economía local.

Es fundamental que las políticas públicas se enfoquen en estas iniciativas para construir un futuro más inclusivo y próspero para todas las comunidades de México.

Por todo esto y más, vamos a favor del desarrollo de México, de hacer justicia a los que menos tienen, porque es la mejor forma de hacer de la equidad una práctica cotidiana, y porque en el PRI estamos y hemos sido y seguiremos siendo constructores de la nación, más allá de las filias y fobias del orden político partidista. Democracia y justicia social. PRI revolucionarios. Es cuanto.

El presidente diputado Sergio Carlos Gutiérrez Luna: Gracias, diputado. Tiene ahora el uso de la palabra la diputada Ana Karina Rojo Pimentel, del Partido del Trabajo, para hablar en pro, hasta por cinco minutos.

La diputada Ana Karina Rojo Pimentel: Con su venia, diputado presidente. Quiero agradecer a la Comisión de Puntos Constitucionales de la LXV Legislatura, al presidente de esa legislatura Juan Ramiro Robledo Ruiz, a quien le tocó dictaminar estas importantes reformas constitucionales que mandó entonces el presidente de la República, Andrés Manuel López Obrador. Gracias porque hicieron una gran labor.

Y quiero también decir que estamos en tiempos trascendentales, haciendo justicia al pueblo bueno de México, de la cobardía y el vilismo de los neoliberales. Privatizando no solo los ferrocarriles, sino que también privatizaron masivamente lo que le pertenecía al Estado, dándoselo a unos cuantos y enriqueciéndose unos cuantos. Pusieron al servicio de los neoliberales lo que le pertenecía al pueblo de México.

Por eso estamos muy contentos, porque, aunque suban a esta tribuna con argumentos fallidos a decir que no ha funcionado la cuarta transformación y que se va a caer el segundo piso de la transformación. Quiero decirles a los panistas que más bien tengan cuidado, porque probablemente ellos pierdan su registro, ya que ni siquiera su voto masivo votaron a favor de ellos. ¿Por qué? Por todo lo que corrompieron en nuestro país con esos presidentes que gobernaron mal a nuestro país.

Y debaten de la infraestructura de la cuarta transformación. Recuerdo bien en esta tribuna cuando subían a decir que el Aeropuerto Felipe Ángeles no iba a servir. Y quiero decirles en esta tribuna que ha obtenido el premio internacional Versailles, a uno de los seis aeropuertos más bellos del mundo. Sí, aunque hagan así la mano, para que les quede claro toda la infraestructura que se ha venido realizando en estos seis años ha servido

al pueblo de México y ahí está la prueba con este importante premio que se le otorgó a este aeropuerto, uno de los más bellos del mundo, de los seis aeropuertos más bellos del mundo.

Y les duele, claro que les duele, porque el pueblo bueno de México, aunque vengan con sus argucias a debatir aquí, no les creen. Tal es así que nos votaron este 2 de junio para seguir aprobando las reformas constitucionales que beneficien y le regresen al pueblo lo robado por los gobiernos neoliberales.

Les duele mucho, claro, cómo no, pues si ya no tienen recursos, ya no tienen prebendas y han quedado mal con los que a ellos responden, al señor X., que ahora quién sabe dónde anda.

Pueblo de México, estamos comprometidos con ustedes a aprobar estas reformas, a que se le regrese todo lo saqueado por Ernesto Zedillo, por Carlos Salinas de Gortari, por Felipe Calderón, por Vicente Fox, que nos quieren venir a dar lecciones de cómo gobernar; tan es así que no gobernaron bien, que están en el olvido que, de todas las diputaciones en los 300 distritos federales, solo por coalición, no por partido, por sus tres coaliciones lograron 44 distritos federales.

Y vienen a argumentar que nosotros somos mayoría calificada, claro que sí, porque ganamos las diputaciones federales por mayoría. Uno de los partidos que más debate ese tema es MC, cuando solo en 300 distritos federales solo ganó un distrito federal y ahora tiene 26 diputados plurinominales. No tienen vergüenza, pero nosotros sabemos a quién respondemos, y eso es al pueblo de México.

Hoy, hoy, hoy es histórico porque le vamos a regresar lo que le robaron al pueblo, los ferrocarriles, y estamos contentos en el Partido del Trabajo porque hicimos compromisos con el pueblo de México de restaurar este hermoso país y vamos a seguir defendiendo estas reformas constitucionales porque así hicimos el compromiso con el pueblo, sin el pueblo no podemos hacer nada.

Y, como decimos en el PT, todo el poder al pueblo. Arriba nuestra presidenta de la República, Claudia Sheinbaum Pardo. Es cuanto, presidente.

El presidente diputado Sergio Carlos Gutiérrez Luna: Gracias. Hemos concluido la primera ronda de discusión en lo general, por lo que consultaré a la asamblea si se encuentra el asunto suficientemente discutido. Para ello, pido a la Secretaría que haga la consulta pertinente.

El secretario diputado Alan Sahir Márquez Becerra: Gracias, presidente. Se consulta en votación económica si el dictamen se encuentra suficientemente discutido en lo general. Las diputadas y los diputados que estén por la afirmativa, sírvanse manifestarlo. Las diputadas y los diputados que estén por la negativa, sírvanse manifestarlo. Señor presidente, mayoría por la negativa.

El presidente diputado Sergio Carlos Gutiérrez Luna: No se encuentra suficientemente discutido.

Por lo que ahora hará uso de la palabra el diputado José Luis Fernández Martínez, del Partido Verde Ecologista de México, para hablar en pro, hasta por cinco minutos.

El diputado José Luis Fernández Martínez: Buenas tardes, con su permiso, señor presidente. Quiero iniciar mi intervención enviándole un afectuoso saludo al pueblo de Soledad de Graciano Sánchez, San Luis Potosí, que hoy está conmemorando el 257 aniversario de su fundación. A mi querido alcalde Juan Manuel Navarro y a todo su cabildo, un afectuoso saludo y un abrazo fraterno a mi querido pueblo de Soledad.

El dictamen que hoy se pone a consideración es claramente una muestra en la continuidad de la transformación de la vida pública del país, la cual fue respaldada en las urnas por millones de mexicanas y mexicanos. Se trata de un tema fundamental para nuestro desarrollo económico y social, que pretende revitalizar la red ferroviaria, con el objetivo de modernizar y ampliar su infraestructura, generando una importante derrama económica, creación de empleos y reducción de la dependencia de la red carretera.

Esto último es importante señalarlo, porque al dar prioridad al transporte ferroviario, a través de la recuperación de las vías que son propiedad de la nación, se genera una opción de transporte para las personas que normalmente utilizan las carreteras. El tren de pasajeros necesita de menos recursos para su mantenimiento y es mucho más eficiente en términos energéticos.

Esta reforma pretende revertir los efectos negativos que tuvo la privatización de Ferrocarriles Nacionales de México en la década de los noventas, que por decreto del entonces presidente se estableció que una de las vías pudiera ser objeto de concesión, lo cual llevó a la disminución de la inversión y en una mala calidad del servicio de transporte de pasajeros, dándole preferencia al transporte de carga.

La propuesta realizada por el ex presidente López Obrador contempla aproximadamente aprovechar los 18 mil kilómetros de vías ferroviarias para permitir el uso, no solo de carga, como principalmente se utiliza, sino también para conformar un sistema de transporte de pasajeros eficaz y moderno, y seguro.

Con lo anterior se disminuirán las emisiones contaminantes, se mejorará la movilidad y el acceso a bienes y servicios de muchas comunidades, apoyando las economías locales y promoviendo la integración regional y el desarrollo territorial.

Lo que se incorpora al texto constitucional ha sido un gran esfuerzo de la política pública, llevado a cabo durante el sexenio pasado, que incluyó la construcción y rehabilitación de más de 3 mil kilómetros de vías para el servicio de pasajeros, teniendo como insignia el Tren Maya.

Vemos con beneplácito que nuestra presidenta, la doctora Claudia Sheinbaum, seguirá dando este impulso a los trenes de pasajeros durante su gobierno, así lo confirma el anuncio de las nuevas líneas de trenes de pasajeros, entre ellas la México-Nuevo Laredo, la cual pasará por San Luis Potosí y constituirá una opción que conectará mi estado con otras regiones del norte del país y del centro de México, dando con ello un impulso extra a la región como uno de los polos más importantes de desarrollo en el país.

Como se ha dicho, los trenes de pasajeros constituyen una apuesta por la electromovilidad y por dar más y mejores oportunidades de desarrollo a las y los mexicanos. Tal y como la doctora Claudia Sheinbaum lo hizo cuando fue jefa de gobierno en la capital del país, invirtió de manera decidida en transporte eléctrico para zonas que no se encontraban bien conectadas.

Esta convicción es compartida por nuestro gobernador José Ricardo Gallardo Cardona, quien implementó el proyecto Red Metro, un sistema urbano de transporte público inteligente, sostenible y respetuoso con el medio ambiente, el cual cuenta con cuatro líneas, transita por más de 80 estaciones, que además es gratuito para todos los usuarios, es decir, las y los potosinos, esta es una de las muchas acciones que el gobierno del apoyo da por su gente, sobre todo por la que menos tiene.

En el Grupo Parlamentario del Partido Verde estamos convencidos que esta propuesta traerá múltiples beneficios, siendo uno de los principales el ofrecer una alternativa de transporte eficiente y sostenible.

Asimismo, un mayor número de trenes destinados al transporte de personal disminuirá la cantidad de vehículos en las carreteras de nuestro país, reduciendo los tiempos del traslado y el congestionamiento vehicular.

La Encuesta Nacional de Transporte y Movilidad realizada por el Inegi estimó que en el 2019 el 74 por ciento de los viajes diarios las personas se trasladaban en vehículos particulares, mientras que el 21 por ciento correspondió a autobuses y camiones, esto representa una importante afluencia vehicular en las principales rutas del país, por lo cual es de suma importancia la aprobación de esta reforma, porque contribuirá a la disminución más equitativa entre los diferentes tipos de vías.

Por otro lado, con la aprobación de esta reforma constitucional fortaleceremos las medidas que ayuden a mitigar el cambio climático, debido a que la implementación de trenes para el traslado de pasajeros permitirá disminuir el uso del vehículo particular.

En este sentido, la propuesta también contribuirá a mejorar la salud pública y la calidad de vida de las ciudades, específicamente aquellas zonas metropolitanas con altos índices de contaminación.

Otra de las ventajas es la integración regional y un desarrollo territorial para las zonas consideradas rurales y marginadas, mejorando la movilidad de las personas y promoviendo un desarrollo económico y social para todos.

En el Grupo Parlamentario del Partido Verde votaremos a favor del dictamen, porque coincidimos que la reforma que está a nuestra consideración es fundamental, no solo para la modernización de nuestra infraestructura, sino para lograr que el desarrollo del país sea realmente compartido para todas y para todos. Es cuanto, presidenta.

Presidencia de la diputada María de los Dolores Padierna Luna

La presidenta diputada María de los Dolores Padierna Luna: Gracias, diputado. En el uso de la palabra, el diputado Asael Hernández Cerón, del Partido Acción Nacional, hasta por cinco minutos.

El diputado Asael Hernández Cerón: Con el permiso de la Presidencia. En el Partido Acción Nacional estamos a favor de los proyectos sustentables y sostenibles, que generen desarrollo, que no comprometan los recursos de las generaciones venideras, sobre todo que respeten los derechos humanos.

Apenas el 30 de septiembre se publicaron las reformas constitucionales en materia de derechos de las comunidades y pueblos indígenas y afroamericanos. La reforma reconoce a los pueblos y comunidades indígenas como sujetos de derecho público, con los derechos y obligaciones establecidos en la ley, con personalidad jurídica y patrimonio propios, libertad de determinación y autonomía. Se les reconoce su derecho a la consulta previa, libre e informada sobre las medidas legislativas o administrativas que se pretenda adoptar cuando éstas puedan causar afectaciones o impactos significativos en su vida o entorno. Esto con la finalidad de obtener su consentimiento.

Es de todo conocido que hay proyectos en los que los derechos de los pueblos y comunidades indígenas no han sido respetados. Por ejemplo, en relativo al Tren Maya, en el cual no se realizó consulta previa, llegando al extremo de denunciar penalmente y obligar a madres indígenas a disculparse, porque trataron de impedir que el paso del tren bloqueara el paso de las niñas y los niños a sus escuelas.

Algo parecido está ocurriendo con el Proyecto del Corredor Interoceánico. El 27 de junio pasado la Misión Civil de Observación constituida por 23 organizaciones de la sociedad civil, nacional e internacional, defensoras de la naturaleza y el territorio, presentó su informe en el cual se documentan al menos 226 actos de violencia, entre mayo del 2021 y mayo del 2024, en contra de quienes defienden su tierra y formas de vida en el istmo de Tehuantepec.

Qué ironía, comunidades de los pueblos indígenas zapoteco, mixe, zoque, huave, chontal, chinanteco, mazateco, mixteco, popoluca, nahua y también afroamericanos. Los actos de violencia van desde homicidios contra defensores zapotecos, a agresiones físicas, uso indebido de la fuerza, hostigamiento, desalojo, detenciones arbitrarias, robo, desaparición forzada, entre otros.

El caso más emblemático es el de David Hernández Salazar, defensor zapoteco, integrante de la Asamblea de Pueblos del Istmo en Defensa de la Tierra y el Territorio. Se opuso al Polo de Desarrollo Industrial en su comunidad, Puente Madera, Oaxaca, lo encarcelaron en enero del año pasado, acusado por los tres órdenes de gobierno. En febrero fue sentenciado a 46 años y 6 meses de prisión más una multa de 182 mil 818 pesos y pago por reparación del daño de un millón 100 mil pesos.

Otro caso es el de Adelaido López Gallegos, defensor zapoteco detenido el pasado 28 de enero, junto con ocho personas más, todos integrantes de la Resistencia Civil Pacífica de Mixtequilla, que surgió en Santa María Mixtequilla, Oaxaca.

El informe identifica al menos 61 personas pertenecientes a diversas comunidades indígenas, a las que les han iniciado procedimientos interpuestos por autoridades federales; 14 de ellas son mujeres.

Toda esta situación pone en evidencia la violación a los derechos humanos de los pueblos y comunidades indígenas, su derecho a la consulta y consentimiento libre, previo e informado a la propiedad, a no ser desplazados o desaparecidos forzosamente, a la libertad personal, al derecho de las mujeres y las infancias, a una vida libre de violencia y derecho a contar con un entorno seguro para sus defensores.

Hoy quiero preguntarles a los legisladores que provienen de esos pueblos y comunidades, ¿hasta cuándo van a levantar la voz por aquellos hermanos que dicen representar? Dejémonos de hipocresías. Expedir una reforma constitucional no sirve de nada si no hacemos de su contenido una eficiencia.

En Acción Nacional hoy les decimos a nuestros hermanos indígenas: refrendamos nuestro apoyo a los pueblos y comunidades indígenas y afromexicanos. Apoyamos que se reconozcan plenamente sus derechos humanos. Desde aquí quiero saludar muy respetuosamente y afectivamente a los embajadores indígenas y a los gobernadores que hoy nos acompañan, y desde aquí les decimos, en el PAN somos congruentes, algo que la mayoría no conoce por ningún lado. La incongruencia es lo que les identifica, porque por un lado legislan, pero por otro lado reprimen a nuestros hermanos indígenas. Es cuanto, muchas gracias.

La presidenta diputada María de los Dolores Padierna Luna: Gracias a usted, diputado. En el uso de la palabra, el diputado Gerardo Ulloa Pérez, de Morena.

El diputado Gerardo Ulloa Pérez: Con su permiso, diputada presidenta, y muchas, muchas felicidades.

La presidenta diputada María de los Dolores Padierna Luna: Gracias. Adelante.

El diputado Gerardo Ulloa Pérez: Compañeras diputadas y compañeros diputados, muy buena tarde. El día de hoy vengo a esta máxima tribuna a manifestar mi voto a favor de esta iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforma y se adiciona el artículo 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de vías y transporte ferroviario. Impulsada por nuestro expresidente Andrés Manuel López Obrador y con el respaldo de la presidenta, doctora Claudia Sheinbaum Pardo.

¿Por qué mi voto a favor? Cito al expresidente Andrés Manuel López Obrador: “y llegaron estos tecnócratas, corruptos e irresponsables, que en un abrir y cerrar de ojos terminaron con los ferrocarriles”. En el periodo neoliberal provocaron el deterioro del sistema ferroviario, derivado de no proporcionar la atención y el mantenimiento requerido, fueron la justificación perfecta para que la privatización surgiera como una forma de rescatarlo, con el supuesto fin de modernizar y eficientar el transporte ferroviario, beneficio que jamás han podido comprobarse.

En 1995, comenzó con Zedillo el proceso de privatización, lo que a la postre significó el fin de transporte de pasajeros, pues se priorizó al de carga, beneficio que perseguían las empresas nacionales y extranjeras, implicando con esto que solamente la iniciativa privada pudiera utilizar y explotar las vías ferroviarias.

Desde luego, para que esto sucediera tuvo que contar con ciertos cómplices. Detrás de la supuesta bandera de modernización se fraguaban las verdades e intenciones del Ejecutivo en turno, que no tardaría en revelarse una vez concluido su mandato, pues su pago por esta entrega lo emplearon en una de las empresas beneficiadas de aquellos tiempos, continuando hasta la fecha. En este sentido, el silencio de medios de comunicación resultaba cómoda e inmoral, coadyuvando a legitimar la entrega de este bien de la nación a manos de privados.

Es por lo anterior que el expresidente Andrés Manuel López Obrador propone esta reforma constitucional, que tiene por objeto recuperar para la nación y para las y los mexicanos las vías y la operación de trenes de pasajeros a través de sus vías ferroviarias, siendo esto una alternativa de transporte con sentido social y colectivo.

Esta iniciativa, entre otras cosas, especifica que los ferrocarriles, tanto para el transporte de pasajeros como de carga, son áreas prioritarias para el desarrollo nacional. Y, al tratarse de un área prioritaria no exclusiva, pueden prestar el servicio tanto al Estado como a los particulares, por lo que el Estado mexicano retomará el derecho a utilizar las vías ferroviarias para prestar el servicio de transporte de pasajeros, para lo cual podrá otorgar concesiones o asignaciones.

Con esta reforma se pretende revivir y hacer accesible a las nuevas generaciones la experiencia de viajar por el país en un medio de transporte movido por energías limpias, rápido, seguro, eficiente y económico, lo que a su vez representará un detonante de bienestar y desarrollo, especialmente un medio tendiente a la cohesión territorial y social. Representaría también una competencia y oportunidad para mejorar el servicio de transporte por carretera y aéreo.

Todo lo anterior sin excluir ni perder de vista la iniciativa privada ni a los actuales concesionarios, quienes tendrán oportunidad de prestar el servicio de transporte de pasajeros en las vías que tienen asignadas.

Compañeras diputadas y diputados, como lo expresó la presidenta de la República: antes lo privatizaron, ahora recuperamos los trenes de pasajeros con orgullo, pues significan desarrollo regional, empleo, turismo y prosperidad compartida.

Para terminar, cito al expresidente Adolfo López Mateos: Les devuelvo la exclusividad, propiedad de la nación, pero no se confíen, porque en años futuros algunos malos mexicanos identificados con las peores causas del país intentarán, por medios fútiles, entregar nuevamente nuestros recursos a inversionistas extranjeros.

Nunca más a la privatización de bienes de la nación. Nunca más al entreguismo, que tanto daño le hacen al país. Gracias.

La presidenta diputada María de los Dolores Padierna Luna: Gracias a usted, diputado. Consulte la Secretaría, en votación económica, si el dictamen se encuentra suficientemente discutido en lo general.

La secretaria diputada Laura Irais Ballesteros Mancilla: Se consulta en votación económica si el dictamen se encuentra suficientemente discutido en lo general. Las diputadas y los diputados que estén por la afirmativa, sírvanse manifestarlo. Las diputadas y los diputados que estén por la negativa, sírvanse manifestarlo. Señora presidenta, mayoría por la negativa.

La presidenta diputada María de los Dolores Padierna Luna: No se considera suficientemente discutido en lo general.

Se abre una nueva ronda de tres intervenciones. Tiene la palabra el diputado Juan Armando Ruiz Hernández, de Movimiento Ciudadano.

El diputado Juan Armando Ruiz Hernández: Con su venia, diputada presidenta.

La presidenta diputada María de los Dolores Padierna Luna: Adelante.

El diputado Juan Armando Ruiz Hernández: Compañeros y compañeras diputadas, el día de hoy me es muy grato hablar a favor de la reforma al artículo 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de vías ferroviarias.

Para todos es conocido que el transporte ferroviario fue crucial en el desarrollo de varios países, tanto en América como en Europa, Asia, África y Oceanía. A través de los ferrocarriles, en nuestro país se fomentó la integración del territorio nacional, se redujeron las distancias y se facilitó el movimiento de las personas y las mercancías. La Revolución Industrial transformó el mundo en unos cuantos años. Se acortaron las distancias, beneficiando con ello tanto al transporte público de pasajeros como al transporte de mercancías. Hecho que, sin duda, detonó la economía en el mundo entero.

La construcción del ferrocarril en nuestro país permitió la explotación de recursos en zonas remotas. Estimuló la agricultura y la minería, favoreciendo el establecimiento de nuevas poblaciones, así como el crecimiento económico.

En el nuevo desarrollo económico de México es esencial tomar acciones como esta, pensando en mejorar y salvaguardar los derechos de la población. Para construir un país próspero son necesarios proyectos con una inversión estratégica, que en su conjunto generen impactos positivos para toda la población. Incluyendo a aquellos cuyas necesidades específicas requieren de medidas de seguridad y accesibilidad, como es el caso de las personas con discapacidad.

Un país incluyente no puede ni debe seguir dejando fuera de los beneficios del desarrollo a los que menos tienen y, entre otros, las personas con discapacidad no pueden ni deben seguir quedando al margen de los beneficios del progreso. Por ello, el nuevo sistema de transporte ferroviario de pasajeros deberá ser seguro, eficiente y accesible para todos los usuarios.

En la bancada naranja estamos a favor de promover la conexión entre las entidades de la República y las vías férreas, que hoy son una opción clara para acercar a la población a sus destinos y facilitar sus actividades, que hoy resultan bastante complicadas, con el uso de otros medios de transporte.

Un tren de pasajeros es una herramienta útil para miles de personas, quienes pagarán un precio justo y accesible para acercarlos a sus familias, trabajo e incluso a las zonas de esparcimiento.

Adicional a esto, el tren de pasajeros incentivará el turismo y traerá mejor economía al país. Esta facilidad en el transporte, que se pretende lograr con los trenes de pasajeros, es sin duda un acierto para el desarrollo económico y la conectividad entre las y los mexicanos.

Por lo tanto, es nuestra responsabilidad tener cuidado al construir la infraestructura que se requiere y, principalmente, debemos tener presente el cuidado del medio ambiente y no dejar que se cometa ningún ecocidio más, como los que han costado a nuestro país el desarrollo y el progreso.

Estamos obligados a llevar a cabo una planeación sustentable e integral que cuente con una normatividad que garantice el cuidado del medio ambiente y la fauna silvestre. La biodiversidad es una responsabilidad de todos y es por ello que debemos de garantizar su cuidado y permanencia.

Nunca más debemos permitir que ningún proyecto afecte la naturaleza en deterioro de nuestro planeta. Tenemos que decirlo fuerte y claro: el Tren Maya significó un alto costo de nuestros espacios naturales. Se estima que fueron derribados más de 10 millones de árboles, la fauna fue desplazada y los cenotes afectados gravemente. El impacto a la ecología fue devastador.

No podemos permitir otro suceso de esta naturaleza, hagamos un compromiso desde hoy para una buena planeación de este proyecto, que tiene un gran futuro en el desarrollo de nuestro país, ya que a corto y mediano plazo significa la creación de empleos y, en su momento, el desarrollo económico de las zonas conectadas por estas vías.

En la bancada naranja estamos a favor de la infraestructura responsable, de comunicar con vías férreas cada rincón de nuestro país, de que ningún estado se quede atrás en el desarrollo, pero, sobre todo, en trabajar por un país con oportunidades para todas y para todos.

Acompañaremos el dictamen porque consideramos necesario aprovechar las nuevas conexiones de transporte para las personas, ofreciendo vías alternativas de traslado y, con ello, hacer frente también a la inseguridad que estamos viviendo en los caminos y carreteras de nuestro país, pues al incrementar los trenes de pasajeros la población contará con una nueva opción que compita con los medios tradicionales de transporte, como son los automóviles, los camiones y los aviones, y de la misma manera el impacto ayudará a la disminución de los gases de efecto invernadero.

Conectar al país en sus diferentes puntos será un beneficio para toda la población y, por ello, es nuestro deber asignar un presupuesto justo para su construcción. Cuidar la planeación urbana y la estructura ferroviaria va a ser una tarea de todas y de todos, que debemos de vigilar asegurándonos que este proyecto no se vea afectado ni por los excesos, ni por actos de corrupción. Es nuestro deber asegurar el buen camino de estos proyectos...

La presidenta diputada María de los Dolores Padierna Luna: Ha concluido el tiempo.

El diputado Juan Armando Ruiz Hernández:...siempre prevaleciendo la importancia de cuidar nuestro medio ambiente y hacer una infraestructura basada en estudios ciertos sobre el suelo que será utilizado, la protección del agua, el cuidado de la fauna y los impactos ambientales. Debido a ello les pido que le demos el seguimiento adecuado y llevemos a cabo todas las adecuaciones para su viabilidad. Es todo. Muy amable.

La presidenta diputada María de los Dolores Padierna Luna: Gracias, diputado. En el uso de la palabra, el diputado Humberto Ambriz Delgadillo, del PRI, hasta por cinco minutos.

El diputado Humberto Ambriz Delgadillo:Muy buenas tardes a todos mis compañeros. Con la venia de la Presidencia.

La presidenta diputada María de los Dolores Padierna Luna: Adelante. Gracias.

El diputado Humberto Ambriz Delgadillo: Estamos a favor de este proyecto porque es importante y traerá beneficios para muchos mexicanos. Quiero hablar sobre un tema muy importante en el cual debemos garantizar, antes que cualquier otra cosa, la seguridad de las personas en los cruces de vía y en los trayectos.

Lo menciono por lo siguiente, La Bestia, un tren de carga donde más de 400 mil migrantes indocumentados cada año atraviesan la frontera y cruzan más de 3 mil kilómetros por México en busca del sueño americano. Riesgos, accidentes, lesiones, secuestro, extorsión, amputaciones y muerte.

Ya ha habido varios posicionamientos de la UNICEF y otras organizaciones nacionales e internacionales sobre ello. Mencionaré solo algunos casos ocurridos en mi distrito, en el estado de Aguascalientes, en la capital y en los municipios de Pabellón de Arteaga, mi municipio, San Francisco de los Romo, Tepezalá, Rincón de Romos y Cosío.

Lugar, Coyotes, Aguascalientes, explota pipa al chocar contra tren, 15 de abril de 2015. Una pipa de doble cisterna con más de 62 mil litros de gasolina explotó al ser impactada por un tren en la comunidad de Coyotes, cerca de 300 elementos de diferentes corporaciones arriban al lugar para atender la emergencia y evacuar a más de 300 pobladores; se necesitaron entre 3 y 4 horas para restablecer la comunicación.

Lugar, Aguascalientes capital, pipa intenta ganarle paso al tren, 20 de octubre de 2022. Una pipa con combustible buscó ganarle el paso al tren en la Colonia México, del municipio capital, embistiendo la locomotora y provocando un fuerte incendio poniendo en riesgo a miles de habitantes. Afortunadamente, hubo una reacción inmediata por parte de las autoridades estatales y municipales.

Siete vagones del tren se descarrilaron en Pabellón de Arteaga, 18 de mayo de 2024. Hace unos días, a causa del mal estado de las vías férreas, 7 vagones del convoy del tren se descarrilaron en el municipio de Pabellón de Arteaga.

Accidentes en Pabellón de Arteaga, que cuenta con 6 pasos de vía; 30 de marzo de 2018, tres jovencitas muertas; 2 de diciembre de 2022, una familia con lesiones graves; 20 de enero de 2023, 2 muertos; 4 de diciembre de 2023, 1 muerto; 3 de mayo de 2024, 1 muerto; 20 de julio de 2024, 1 persona lesionada; 18 de agosto de 2024, hace poco, 1 muerto; y así podemos seguir enumerando muchos más.

Desafortunadamente, también me tocó presenciar cómo una estudiante del Instituto Tecnológico de Pabellón de Arteaga perdió la vida en el cruce de vía y también varios estudiantes han resultado seriamente lesionados.

Importante: antes de cualquier avance se debe de generar un mapa de riesgos para brindar seguridad en los trayectos y cruces de tren de comunidades, municipios y ciudades, y realizar inversiones importantes.

Lo comenté hace unos momentos con el exgobernador de Zacatecas, Miguel Alonso, y varios de mis compañeros, la inseguridad que existe en los trayectos, kilómetros y kilómetros a lo largo del país muy peligrosos.

No nos lamentemos más adelante, hagamos seguros los cruces de vía. Evitemos poner en riesgo a los pasajeros y a los operadores de tren. Importante: también la seguridad en los trayectos. Es cuanto, presidenta.

La presidenta diputada María de los Dolores Padierna Luna: Gracias, diputado. En el uso de la palabra, el diputado Luis Armando Díaz, del Partido del Trabajo, hasta por cinco minutos.

El diputado Luis Armando Díaz: Con su venia, presidenta.

La presidenta diputada María de los Dolores Padierna Luna: Adelante, gracias.

El diputado Luis Armando Díaz: Saludo al pueblo de México. Quiero que me permitan, compañeras diputadas y compañeros diputados, desde esta máxima tribuna de la nación, felicitar al pueblo de Baja California Sur,

porque hoy se conmemoran 50 años de la conversión de territorio a estado libre y soberano de México. Bien por los sudcalifornianos y las sudcalifornianas.

El pueblo de México conocemos la historia y coincidimos que el sistema ferroviario, a finales del Siglo XIX y principios del Siglo XX, detonó en nuestro país la integración del territorio nacional en varios aspectos fundamentales para nuestro desarrollo. El presidente Lázaro Cárdenas, en un documento importante, expropió por utilidad pública, el sistema ferroviario que se concretó el 14 de junio de 1937.

En este acuerdo se propuso crear un organismo de Estado que tenga a su cargo el manejo del sistema ferroviario, perteneciente en ese entonces a Ferrocarriles Nacionales de México, así como las líneas construidas o en construcción, que eran propiedad de empresas semioficiales; este organismo tuvo un carácter de dependencia directa del Ejecutivo federal y fue regido por normas de derecho público, aunque con la autonomía patrimonial indispensable para su funcionamiento.

Es importante destacar que el presidente Lázaro Cárdenas, con esa convicción nacionalista que lo caracterizaba, planteó que habría que ir al rescate de la soberanía nacional en materia del sistema ferroviario de México; comprometido con la nación sentó las bases para la emancipación social.

Y créanme, compañeras diputadas y compañeros diputados que, aunque es lamentable, es imposible no hablar de la desgracia que representó para el pueblo de México el que el 2 de marzo de 1995 el entonces presidente Ernesto Zedillo atentó contra la soberanía nacional y contra el patrimonio de los mexicanos, publicando en el Diario Oficial de la Federación una reforma al artículo 28 constitucional, lo que dio paso a la sustitución del régimen de participación exclusiva del Estado en ferrocarriles. Qué vergüenza que se olvidó de los trabajadores ferrocarrileros, pisoteando sus derechos laborales.

Diputadas y diputados, es el momento de regresarle al pueblo de México la rectoría en esta materia; ya el presidente Andrés Manuel López Obrador dio el primer paso el día 15 de noviembre de 2023, donde emitió un acuerdo por el que se declara área prioritaria para el desarrollo nacional la prestación del servicio público del transporte ferroviario.

El tren de pasajeros es fundamental para seguir fomentando el desarrollo, importante para el tránsito de personas y fomento de la movilidad de nuestro país, pero garantizando la protección al medio ambiente y que las energías limpias sean utilizadas. Veámonos en el ejemplo de los países de Europa, de Asia y de aquellos que han implementado y desarrollado mecanismos importantes en el este rubro.

En el Partido del Trabajo reconocemos un periodo histórico de transición económica, donde coexisten en el sector social el sector público y el sector privado. En este periodo se debe combatir la existencia y formación de monopolios y oligopolios, y es por ello que impulsaremos progresivamente las formas colectivas de propiedad y organización productiva, y donde el sector estatal esté al servicio de los intereses de la sociedad.

Sostenemos que la soberanía nacional no solo está sustentada en la dimensión de la propiedad del Estado, sino —a final de cuentas— en la capacidad de identidad nacional y fortaleza política, social y económica del propio pueblo de México.

Es por eso que el Grupo Parlamentario del Partido del Trabajo votaremos a favor de esta reforma constitucional y, con esto, revertir la voracidad neoliberal, que tanto daño le ha hecho al pueblo de México.

Recuperemos la economía y recuperemos el sistema ferroviario para los mexicanos. Que viva Valentín Campa. Que viva Demetrio Vallejo. Que vivan los ferrocarrileros de México. Unidad nacional, todo el poder al pueblo. Es cuanto, presidenta.

La presidenta diputada María de los Dolores Padierna Luna: Gracias, compañero diputado. Consulte la Secretaría, en votación económica, si el dictamen se encuentra suficientemente discutido en lo general.

La secretaria diputada Julieta Villalpando Riquelme: Se consulta en votación económica si el dictamen se encuentra suficientemente discutido en lo general. Las diputadas y los diputados que estén por la afirmativa, sírvanse manifestarlo. Las diputadas y los diputados que estén por la negativa, sírvanse manifestarlo. Señora presidenta, mayoría por la negativa.

La presidenta diputada María de los Dolores Padierna Luna: No se considera suficientemente discutido en lo general.

Se abre una nueva ronda de tres intervenciones más. Tiene la palabra el diputado Héctor Pedroza Jiménez, del Partido Verde Ecologista de México.

El diputado Héctor Pedroza Jiménez: Con la venia de la presidenta.

La presidenta diputada María de los Dolores Padierna Luna: Adelante.

El diputado Héctor Pedroza Jiménez: El desarrollo del ferrocarril en México tuvo impacto profundo y duradero, tanto en la economía como en la estructura social del país, desde la inauguración de la primera línea, en 1873.

A mediados del Siglo XIX, México enfrentaba grandes desafíos debido a las largas distancias entre sus regiones y la falta de infraestructura del transporte que conectara adecuadamente a las áreas rurales con los centros urbanos. Sin embargo, esta situación cambió radicalmente al final del Siglo XIX y principios del Siglo XX, cuando el impulso al desarrollo se convirtió en el símbolo del progreso y modernización.

En el periodo referido se incentivó la inversión para el desarrollo de las líneas férreas, con el objeto de modernizar al país e integrar económicamente sus distancias regionales. La expansión de las vías tuvo gran impacto en la economía, especialmente para empresas que se dedicaban a la exportación, como las industrias mineras; gracias al ferrocarril, los costos del transporte se redujeron, permitiendo que los productores llegaran a los mercados nacionales e internacionales de manera rápida y más barata.

Asimismo, el tren facilitó que muchas personas se trasladaran dentro del país en busca de mejorar oportunidades laborales, ya que podían moverse fácilmente entre las regiones encontrando salarios más altos, permitiéndoles encontrar mejores empleos, a diferencia de otros proyectos de infraestructura.

Los beneficios del transporte no se concentraron en unos pocos, sino que alcanzaron a amplios sectores de la población, desde empresarios que exportaban materias primas, hasta trabajadores y familiares que podían viajar de manera rápida, segura y económica.

El desarrollo del ferrocarril marcó un hito en la historia de México, pero su privatización durante el gobierno de Ernesto Zedillo redujo significativamente sus aportaciones al desarrollo, quedando casi exclusivamente como un medio de transporte de carga, lo que provocó el desmantelamiento de varias líneas férreas que conectaban comunidades rurales y ciudades medianas, aisladas regiones que antes dependían del tren como su principal medio de transporte.

Además, las empresas privadas que adquirieron las concesiones no invirtieron en modernizar las infraestructuras ni el crecimiento de la red, lo que estancó su desarrollo. Como consecuencia, el sistema de trenes mexicanos no creció sustantivamente y muchas regiones del país perdieron la conectividad que una vez ofreció el tren.

Hoy nos encontramos ante un cambio que traerá grandes beneficios a México, un cambio que pretende corregir errores de otorgar concesiones sin asegurar que estas fueron las más convenientes para el interés de la nación. Esta forma busca una verdadera modernización del transporte en nuestro país y que la prioridad de la nación es, en este caso, que las vías férreas sean utilizadas en beneficios del pueblo. Estamos a punto de dar un punto crucial hacia un sistema de transporte que no solo será más eficiente y accesible, sino que también contribuirá al desarrollo económico y social de todas las regiones del país.

La reforma que estamos discutiendo aborda dos objetivos fundamentales: en primer lugar, pone al transporte de pasajeros en el centro de las prioridades nacionales, reconociendo su importancia: no solo somos un medio movilidad, sino como una herramienta de integración social y de desarrollo social; y, en segundo lugar, permite que el Estado mexicano retome su papel en operación de vías férreas, garantizando que se proteja el interés general.

Al recuperar el control de nuestras vías estamos asegurando que el transporte sea accesible, eficiente y cuente con los recursos necesarios para su mantenimiento y modernización.

El Partido Verde Ecologista, siempre ha votado a favor de las propuestas para impulsar el desarrollo económico de México, pero con un enfoque que beneficie directamente a las personas y a las comunidades más vulnerables.

Por eso apoyamos esta reforma, ya que no solo busca mejorar la infraestructura del país, sino también impulsar la economía y ofrecer nuevas oportunidades a aquellas y a aquellos mexicanos que durante décadas han estado desconectados del crecimiento, el cual se ha concentrado en las grandes ciudades.

Estamos convencidos de que el acceso a un transporte eficiente y accesible traerá consigo progreso para todas las regiones que más lo necesitan, fomentando el comercio, ...

La presidenta diputada María de los Dolores Padierna Luna: Tiempo, diputado.

El diputado Héctor Pedroza Jiménez: ...el turismo y la creación de empleos, además ayudará a reducir la situación de nuestras carreteras permitiendo que los mexicanos puedan trasladarse de manera más rápida y económica y segura.

Finalmente, es importante señalar que apostar por los trenes de pasajeros ayuda a reducir las emisiones contaminantes que lanzan a la atmósfera vehículos que utilizan combustibles fósiles, con lo cual contribuyan a migrar el cambio climático, cuya consecuencia...

La presidenta diputada María de los Dolores Padierna Luna: Ha concluido el tiempo.

El diputado Héctor Pedroza Jiménez:...ha estado tan afectada. Gracias, presidenta.

La presidenta diputada María de los Dolores Padierna Luna: A usted, diputado. En el uso de la palabra el diputado Víctor Manuel Pérez Díaz, del Partido Acción Nacional, hasta por cinco minutos.

El diputado Víctor Manuel Pérez Díaz:Con su permiso, presidenta.

La presidenta diputada María de los Dolores Padierna Luna: Adelante. Gracias.

El diputado Víctor Manuel Pérez Díaz: Estoy convencido que el Estado mexicano tiene la primerísima obligación de brindar oportunidades de mejor y mayor seguridad; opciones accesibles, sobre todo, en términos de economía personal y familiar en cuestión de movilidad; pero también estoy seguro de que esas opciones deben ser creadas con responsabilidad en el modelo económico, para beneficiar a la mayoría en términos de modernidad, en términos de seguridad y transparencia en la aplicación de los recursos.

Si le vamos a proponer a los mexicanos un plan ferroviario de pasajeros mocho, ahí como que, sacándole la vuelta a una vía, sin estudios técnicos y que pueda convertirse en un elefante blanco, como ya lo hemos, como ya lo ha marcado la historia de México en muchos proyectos fallidos, pues va a estar complicada esta reforma.

Hoy me presentó ante este pleno para cuestionar la reforma al artículo 28 de nuestra Constitución, que pretende que el Estado mexicano retome el derecho de utilizar las vías ferroviarias para prestar el servicio del transporte de pasajeros, derecho que actualmente ya está vigente en la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario y en los títulos de concesión que se otorgan para este fin.

Es decir, ya pudieron haber hecho uso de esta prerrogativa aún sin la reforma, pero se debe asegurar que con el alcance que busca esta reforma no se comprometa la eficiencia y sostenibilidad del sistema ferroviario en su conjunto. Es crucial considerar el impacto ambiental y la necesidad de una infraestructura moderna y bien mantenida para garantizar la seguridad y la competitividad del transporte ferroviario.

Hay que reconocer la importancia de un sistema eficiente para el desarrollo económico de nuestro país, pero es fundamental también cuestionar las consecuencias de implementar esta reforma sin el análisis técnico y estructural necesario.

Preguntamos. Tendremos sobrecostos, como pasó con el Tren Maya, que para este año —para el 2024— habrá gastado casi 511 mil millones de pesos, que representan 3.3 los 156 mil millones de pesos presupuestados originalmente. Esto es de acuerdo con datos del Instituto Mexicano para la Competitividad.

Obligar a compartir las vías actuales con trenes de pasajeros podría afectar la logística y eficiencia del transporte de carga, que es vital para nuestra economía. Y también podría generar problemas de seguridad para los usuarios. Las vías actuales están diseñadas y gestionadas con un enfoque claro hacia la carga. Por eso la preocupación de la factibilidad de un plan con perspectiva romántica o ideológica.

Cambiar este esquema sin un plan alterno, podría traer colapsos y accidentes, ya que la mercancía que cargan los vagones se tendría que trasladar a las carreteras del país, aumentando el tránsito de transporte de carga, sector que también actualmente atraviesa por un déficit de operadores y una deficiente infraestructura carretera.

La reforma, creo, debe incorporar consideraciones técnicas adecuadas para maximizar su efectividad, y no basarse en una perspectiva —insisto— ideológica. Por ejemplo, otorgar preferencia a los trenes de pasajeros sin un sustento técnico operativo, puede llevar a interpretaciones erróneas sobre cumplimentación, poniendo en riesgo un sector fundamental también para el desarrollo económico y social, como lo es el ferrocarril de carga.

Es relevante tomar en cuenta que el problema no radica en la legislación, sino en su implementación, en los altos costos, tanto de inversión como operativos, que requieren los trenes de pasajeros, los cuales ocupan subsidios, aunque esto sea una práctica internacional. Es decisivo entender de dónde provendrá el presupuesto para estos subsidios. Ese es un tema que debe ser atendido y que debe ser tratado con mucha, mucha responsabilidad. Esta situación subraya la necesidad de una planificación financiera sólida y sostenible para garantizar la viabilidad de los proyectos de transporte de pasajeros sin comprometer otros sectores esenciales.

Señoras y señores diputados, no estamos en contra del desarrollo del transporte ferroviario de pasajeros; al contrario, lo apoyamos firmemente. Pero debemos hacerlo con responsabilidad.

Apoyamos todo el plan de trenes y de infraestructura ferroviaria de pasajeros, sobre todo el tren México-San Luis Potosí-Monterrey y Nuevo Laredo. Sin embargo, reitero, esta reforma —de muchas maneras— es ociosa y ofensiva, y ocupa un análisis técnico profundo, con la participación de expertos en infraestructura, seguridad ferroviaria y economía. Aun así, la bancada de Acción Nacional va a apoyar la presente reforma. Gracias, presidenta.

La presidenta diputada María de los Dolores Padierna Luna: Gracias a usted, diputado. En el uso de la palabra el diputado José Javier Aguirre Gallardo, de Morena.

En tanto se acerca el diputado, esta Presidencia saluda a estudiantes de la licenciatura de derecho y criminología de la Universidad Milenium, con sede en el Estado de México, invitados por la diputada Azucena Huerta, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista. Sean ustedes bienvenidas y bienvenidos a este recinto. Adelante, diputado.

El diputado José Javier Aguirre Gallardo: Con el permiso de la Presidencia.

La presidenta diputada María de los Dolores Padierna Luna: Adelante.

El diputado José Javier Aguirre Gallardo: Aprovecho para felicitar a nuestra compañera diputada por su nombramiento de vicepresidencia de esta Cámara.

La presidenta diputada María de los Dolores Padierna Luna: A la orden.

El diputado José Javier Aguirre Gallardo: Con el permiso de la Presidencia y de esta honorable Cámara de Diputadas y Diputados, y al pueblo de México. Es un honor para mí abordar este tema de esta reforma al artículo 28 de nuestra Constitución Política mexicana, en materia de transporte ferroviario de pasajeros, la que considero toral dentro del sistema de comunicaciones de nuestro país.

En la estación de Irapuato cantaban los horizontes.

Con esta reconocida canción revolucionaria se marca la importancia histórica del sistema ferroviario de carga y pasajeros en México, siendo pieza fundamental el desarrollo económico, social, cultural de nuestro país.

Desde principios del Siglo XX, el ferrocarril ha conectado ciudades, pueblos, comunidades rurales, facilitando el comercio, traslado de personas y mercancías. Sin embargo, en las últimas décadas hemos sido testigos de la negativa influencia del neoliberalismo dentro del sistema ferroviario nacional, dando como resultado una decadencia en el servicio y que hoy solo el 0.9 por ciento del total de los viajes se realizan a través del ferrocarril mexicano.

La propuesta ¿cuál es? Contar con un sistema ferroviario de pasajeros eficiente, que incentive de movilidad, conectividad a las personas de todos los estratos sociales a través del país.

Esta conectividad no solo facilitará el transporte diario de miles de mexicanos, sino que también estimulará el turismo, el comercio, la convivencia familiar y una mayor integración económica de todas las áreas donde pasa el ferrocarril. En cuanto al impacto laboral, las estimaciones indican que cada kilómetro de línea ferroviaria puede generar 4.5 empleos directos.

En términos de sustentabilidad, el transporte ferroviario es significativamente más ecológico que el transporte por carretera. Según datos internacionales verificables, el transporte ferroviario es en promedio cuatro veces más eficiente en consumo de energía por tonelada por kilómetro, que los vehículos de combustión interna.

Implementar y modernizar el sistema ferroviario en México contribuye no solo a la movilidad de las personas, sino también a la reducción de emisiones contaminantes y al cabal cumplimiento de nuestros compromisos ambientales para México y a nivel internacional.

Esta reforma permitirá que nuestro Estado mexicano retome el control del presente y el futuro de esta área estratégica, fortaleciendo así nuestra soberanía nacional. Recordemos que el sistema de transporte ferroviario de pasajeros facilitaba una enorme movilidad de desplazamiento de personas a diferentes destinos.

Cabe destacar que el costo de viajar en tren es significativamente menor a los otros servicios de transporte, beneficiando directamente no solo a la población más vulnerable y sensible, sino también a quienes desean o requieran de este servicio.

A partir de estas medidas también nuestros connacionales y visitantes de otros países tendrán la oportunidad de volver a visitar todo el suelo mexicano, ya que será posible reunir familias, conocer lugares nuevos y disfrutar de las maravillas de nuestro país.

No estamos hablando solo de un sistema de transporte que aporte beneficios económicos, ambientales y estratégicos, estamos hablando de un transporte que permitirá devolverle a México a los mexicanos, de recuperar nuestra identidad, nuestra cultura, de enriquecer nuestra pluralidad y de fortalecer así también nuestra soberanía, pues viajar es una forma de ampliar nuestra visión y conocer lugares y personas que no imaginamos.

Debo destacar que, en México, actualmente, se cuenta con trabajadores ferroviarios de clase mundial, con gran capacidad en el manejo del sistema en todas sus modalidades y áreas necesarias, quienes han manifestado a través de sus liderazgos gran apoyo a esta reforma y se declaran listos para trabajar y ofrecer su experiencia y compromiso por la seguridad y que la calidad en el servicio para tener un sistema de movilidad ferroviaria moderno y accesible a todos los mexicanos.

Hoy, nos encontramos en la antesala de una oportunidad histórica para reactivar un sector vital de nuestra economía y devolver al ferrocarril de pasajeros el papel que le corresponde en la modalidad estratégica nacional. Solicito atentamente a todas las fracciones parlamentarias de esta honorable asamblea que nos unamos y votemos en su momento a favor de esta gran reforma trascendental.

Devolvamos a México los trenes de pasajeros, hagamos el compromiso de hacer realidad la propuesta de nuestra presidenta, la doctora Claudia Sheinbaum Pardo, de contar en este sexenio con 3 mil kilómetros de vías

de servicio ferroviario de pasajeros y tengamos un México de progreso, prosperidad, conectividad y desarrollo para todas y todos los mexicanos. Agradezco a todas y a todos su atención. Es cuanto, presidenta.

La presidenta diputada María de los Dolores Padierna Luna: Gracias, diputado. Consulte la Secretaría, en votación económica, si el dictamen se encuentra suficientemente discutido en lo general.

La secretaria diputada Laura Irais Ballesteros Mancilla: Se consulta en votación económica si el dictamen se encuentra suficientemente discutido en lo general. Las diputadas y los diputados que estén por la afirmativa sírvanse manifestarlo. Las diputadas y los diputados que estén por la negativa sírvanse manifestarlo. Señora presidenta, mayoría por la afirmativa.

La presidenta diputada María de los Dolores Padierna Luna: Suficientemente discutido en lo general.

El diputado Raúl Lozano, de Movimiento Ciudadano, ¿con qué objeto?

El diputado Raúl Lozano Caballero(desde la curul): Una moción de orden, presidenta. Con el objeto del desarrollo de esta sesión, hasta donde tenemos conocimiento, se han presentado más de 135 reservas. Si ese fuese el caso, lo más pertinente es que entonces el dictamen que aquí se presenta sufre muchas deficiencias. Es mejor que entonces se regrese a la Comisión de Puntos Constitucionales para poder pulir y sacar adelante estas 135 reservas que aquí, a un solo artículo, al artículo 28 que aquí se pretenden discutir.

En verdad, presidenta, subir al pleno para después retirar estas 135 reservas parece una falta de respeto para todos los compañeros diputados aquí presentes y sobre todo al proceso legislativo. Si ese es el caso que se quieran subir para leer una reserva y después retirarla, mejor presidenta, que se abran más rondas a favor.

Es increíble que en un dictamen en el que, al parecer, todos los partidos políticos aquí representados vamos en el mismo sentido se esté abusando con la presentación de estas reservas, por el respeto de los compañeros diputados aquí presentes. Es cuanto.

La presidenta diputada María de los Dolores Padierna Luna: Gracias por su comentario, señor diputado. Efectivamente, hubo 135 reservas que con el oficio político de los coordinadores parlamentarios se ha compactado a 32 intervenciones o 38, y cada diputado y diputada tiene derecho de presentar reservas y también en ellos imperará el criterio de que cuando haya elementos suficientemente aportados al debate puedan suspender sus intervenciones. De momento estamos pasando a la intervención en lo particular. El diputado Mejía del Partido del Trabajo, ¿con qué objeto?

El diputado Ricardo Sóstenes Mejía Berdeja(desde la curul): De orden, presidenta.

La presidenta diputada María de los Dolores Padierna Luna: Adelante.

El diputado Ricardo Sóstenes Mejía Berdeja (desde la curul): Se me hace inaudito que haya quien plantee que los diputados renuncien a su legítimo derecho de presentar reservas a un dictamen. Si algún grupo por su propia decisión no lo presentó, eso no obsta para que cualquier diputado, diputada de los grupos parlamentarios lo puedan hacer. Este es un tema trascendente, es recuperar para el país el sistema ferroviario y si alguien tiene prisa, pues allá ellos. Nosotros sí queremos discutir y son bienvenidas las reservas. Gracias.

La presidenta diputada María de los Dolores Padierna Luna: Gracias, diputado. Tiene la palabra para presentar sus reservas... diputada Ivonne Ortega Pacheco, de Movimiento Ciudadano, ¿con qué objeto?

La diputada Ivonne Aracelly Ortega Pacheco (desde la curul): Una pregunta al diputado Mejía.

La presidenta diputada María de los Dolores Padierna Luna: No estamos en este momento en el debate, eso se hace en las intervenciones del debate en lo general, ya pasó.

Vamos a proceder a las intervenciones de reservas.

Tiene la palabra el diputado Ulises Mejía Haro. Sí, diputada Ivonne Ortega, ¿con qué objeto?

La diputada Ivonne Aracelly Ortega Pacheco (desde la curul): Para alusiones implícitas.

La presidenta diputada María de los Dolores Padierna Luna: No hay ahorita debate, diputada. Y las alusiones se hacen a las personas. No ha habido ninguna mención de su nombre, con todo respeto.

Vamos a continuar con la lista, justamente en obvio de tiempo. No hubo ninguna alusión a su persona, estimada diputada. Está completamente revisado el Reglamento, no hay nada que nos permita darle la palabra por alusiones cuando no fue aludida. No se aludió ni siquiera a su grupo parlamentario, se dijo en lo general.

Vamos a dar lectura, es el artículo 120, numeral 2, diputada, la moción para alusiones personales procede cuando en el curso de la discusión la diputada o el diputado hubiera sido mencionado implícita o explícitamente por el orador. El aludido podrá hacer uso de la palabra inmediatamente después del orador.

Las menciones a personas morales, grupos, partidos o gobiernos no se consideran como una alusión personal, por lo tanto, ni su grupo parlamentario fue aludido.

A ver, diputado Elías Lixa, ¿con qué objeto?

El diputado José Elías Lixa Abimerhi(desde la curul): De orden, presidenta.

La presidenta diputada María de los Dolores Padierna Luna: Adelante.

El diputado José Elías Lixa Abimerhi (desde la curul): Presidenta, se han mencionado diferentes formas de ver este debate, no es mi intención participar de ninguna de las ópticas. Lo que sí es que el Grupo Parlamentario del PAN ha sostenido en tres legislaturas distintas que el retiro de reservas es una medida totalmente extra reglamentaria, no quería que deje de obrar en el curso de este debate la posición que tiene el Grupo Parlamentario del PAN, ni mucho menos desprestigiar ni la postura del PT ni la que tiene la diputada Ivonne Ortega.

La presidenta diputada María de los Dolores Padierna Luna: Gracias. Tiene el uso de la palabra el diputado Ulises Mejía. A ver, diputada Ivonne Ortega, ¿con qué objeto?

La diputada Ivonne Aracelly Ortega Pacheco(desde la curul): Presidenta, por alusiones personales.

La presidenta diputada María de los Dolores Padierna Luna: Tiene usted el uso de la palabra.

La diputada Ivonne Aracelly Ortega Pacheco (desde la curul): Presidenta, platicamos en la Jucopo, es, no es ganas de trabajar, al contrario. Lo que le quería preguntar al diputado Mejía es, si cada una de esas reservas que van a presentar se van a quedar, porque entonces sería una falta de respeto al Ejecutivo que ustedes representan y que ustedes defienden.

No reservó la oposición, reservaron ustedes, para subir a tribuna, tomarse la foto, grabar un audio y luego bajar esa reserva, que le es por la falta de pulcritud y de respeto a esta Cámara de Diputados y al Poder Ejecutivo, que en esta ocasión es una mujer.

La presidenta diputada María de los Dolores Padierna Luna: Gracias. Por alusiones voy a darle la palabra, solamente permítame comentar, diputado, que todos los diputados y diputadas de esta Cámara tienen su derecho a presentar reservas y esta Presidencia no puede más que respetarlo y no solamente un grupo parlamentario se anotó con reservas, casi todos los grupos parlamentarios, con excepción de uno, lo hicieron. Diputado Mejía, ¿con qué objeto?

El diputado Ricardo Sóstenes Mejía Berdeja(desde la curul): Pues ahora sí, para alusiones, presidenta.

La presidenta diputada María de los Dolores Padierna Luna: Pero usted no fue aludido tampoco.

El diputado Ricardo Sóstenes Mejía Berdeja (desde la curul): Sí, sí habló explícitamente de su servidor. Muy rápido, para ya no estar en estas disquisiciones...

La presidenta diputada María de los Dolores Padierna Luna: A ver, pero no hay alusión de alusión.

El diputado Ricardo Sóstenes Mejía Berdeja (desde la curul): ...irrelevantes. Simplemente decir que no se puede sentar el precedente de que se le reconvenga a los diputados o grupos parlamentarios que presenten reservas. Es la autonomía, es el derecho legítimo que tienen a presentar reservas y ya estará en el arbitrio de cada uno de ellos si la mantiene o la retira, pero si ahorita establecemos este tipo de criterios sería un retroceso y nosotros no lo admitimos. Hay la libertad de cada legislador. Sería cuanto.

La presidenta diputada María de los Dolores Padierna Luna: Gracias, por sus comentarios. La diputada Karina Pérez, ¿con qué objeto? Adelante, sonido en su curul.

La diputada María Fabiola Karina Pérez Popoca(desde la curul): En el ejercicio del desarrollo de la asamblea en el pleno, debe quedar muy claro, hay que quienes hoy representamos la cuarta transformación debemos de ser objetivos y claros en el respeto al desempeño de nuestras funciones.

Comparto el posicionamiento del primer diputado aún cuando no es de mi grupo parlamentario, somos 419 diputados que pasaron asistencia y solamente lo dejo para constancia de la opinión pública y del ejercicio de nuestra bancada. No estamos y los que estamos somos pocos y somos los que tenemos la intención de atender y escuchar el posicionamiento de nuestros compañeros diputados de la coalición Sigamos Haciendo Historia.

En este momento, presidenta, el orden, la pulcritud, la responsabilidad nos llama a respetar el tiempo y la disposición. Nadie dice que no presenten reservas ni que las retiren, pero que se respete el ejercicio democrático parlamentario objetivo y claro de este Congreso de la Unión.

La presidenta diputada María de los Dolores Padierna Luna: Gracias por sus palabras. Tiene la palabra el diputado Ulises Mejía Haro, de Morena, hasta por tres minutos. Les rogaríamos ajustarse al tiempo señalado.

El diputado Ulises Mejía Haro:Muchas gracias. Con el permiso, diputada presidenta. Honorable asamblea, los sistemas ferroviarios desde su nacimiento han jugado un papel relevante en el progreso socioeconómico de los países y México no fue la excepción. A final del Siglo XIX y principios del Siglo XX, el tren se convirtió en piedra angular para el desarrollo de nuestro país. Por medio de ese transporte se logró unir al territorio nacional y se facilitó el traslado de mercancías y de personas.

El sistema ferroviario incidió de manera positiva en varios sectores, como la agricultura y la minería, detonó el crecimiento económico y favoreció el desarrollo de nuevas poblaciones. No obstante, a estas potencialidades, lamentablemente el sistema ferroviario fue perdiendo fuerza, derivado de la privatización realizada en los gobiernos neoliberales y a la entrega de más de 17 mil kilómetros de vías férreas a particulares que dio paso lamentablemente a la cancelación del servicio de trenes de pasajeros.

Lo anterior, en virtud de que los particulares dieron prioridad solamente al transporte de carga, en atención a sus intereses económicos, dejando en el desamparo a la población que utilizaba los trenes como un medio de transporte por considerarlo más económico y accesible.

La historia de los trenes en otras latitudes es diferente, esos gobiernos no eliminaron el transporte de pasajeros, por lo contrario, en países asiáticos y europeos han modernizado su infraestructura, a tal grado que viajar en tren es la principal opción de gran parte de la ciudadanía, sus ciudades están perfectamente interconectadas facilitando la movilidad de personas locales y extranjeras, al contar con un servicio seguro, eficiente y de calidad.

El día de hoy, legisladoras y legisladores, discutimos un tema de gran importancia para nuestro país. Con este dictamen dotaremos al Estado el derecho de utilizar las vías ferroviarias para el transporte de pasajeros y así consolidar este sistema, como una prioridad para el desarrollo del país.

Sin duda, reactivar los trenes de pasajeros ampliará las opciones para la población que desea trasladarse un lugar a otro, y con este dictamen vamos a lograr que este sistema sea una alternativa más accesible para el pueblo

de México. Además, no debemos de perder de vista que este sistema puede, con el paso del tiempo, impulsar su propia electromovilidad.

Con la aprobación de esta reforma también vamos a abonar al descongestionamiento de la red carretera, que en algunos puntos de nuestro país ha quedado corta, derivado al creciente flujo de vehículos que circula diario en ellas.

Finalmente, compañeras y compañeros, México se está convirtiendo en un país más competitivo en los mercados globales, y de ahí la importancia de fortalecer los trenes de pasajeros que nunca debieron dejar de operar.

Digo lo anterior porque el transporte ferroviario es una de las mejores alternativas para incrementar la movilidad de las personas entre las principales ciudades, deteniendo así la atracción turística y económica. Por lo antes expuesto, le informo al pueblo de Zacatecas y de México que estoy a favor del presente dictamen. Es cuanto, presidenta y muchas gracias. Informo que retiro mi reserva.

La presidenta diputada María de los Dolores Padierna Luna: Gracias a usted. Al retirar su reserva, no hay materia de consulta. Tiene la palabra la diputada Margarita Ester Zavala Gómez del Campo, del Partido Acción Nacional, hasta por tres minutos.

En tanto se acerca la diputada, queremos saludar y agradecer la presencia en este salón de sesiones de la excelentísima señora Stéphanie Allard-Gomez, delegada general de Quebec, en México. Sea usted bienvenida. Esta Cámara de Diputados hace votos por el fortalecimiento de las relaciones de amistad, de diálogo y cooperación entre nuestras naciones. Gracias. Tiene el uso de la palabra la diputada.

La diputada Margarita Ester Zavala Gómez del Campo:Bueno, hemos dicho ya varias cosas, el Grupo Parlamentario del PAN por qué votamos a favor y las condiciones. Señala la exposición de motivos lo siguiente, uno de los argumentos para la reforma.

En México el transporte ferroviario fue crucial en el desarrollo a finales del Siglo XIX y principios del XX, fomentó la integración del territorio nacional, redujo las distancias y facilitó el movimiento de personas y mercancías, permitió la explotación de recursos en zonas remotas, estimuló la agricultura y la minería y favoreció el establecimiento de nuevas poblaciones y crecimiento económico. Qué curioso, se refiere a la época de Porfirio Díaz.

Hace referencia también a una nacionalización, la de 1937. No voy a discutir los motivos de la nacionalización, es natural por quien la hizo, pero la verdad, y también he conocido el tema, el sistema ferroviario no fue mejor, esa es la verdad, y con el tiempo se demostró que era ineficiente todo el sistema ferroviario y esa es la razón por la que se volvió una reforma constitucional aprobados por varios de los que ahora la reprueban, pues para que intervinieran el sector privado. Y el sector privado no se va a ningún lado, esta reforma también pudo haberse utilizado o servía para lo mismo de acuerdo con la ley que teníamos, desde entonces del 95.

Es decir, mantiene su participación, delimita la... pero sí delimita, la operación de los ferrocarriles, del dueño de las vías, y eso sí ayuda, sirve más el modelo, se va a parecer más al modelo de España, para no permitir los abusos que desde luego se tenían. Y eso haría, eso hace que el sistema ferroviario no fuera competitivo, y, en el grupo parlamentario creemos que la economía debe ser competitiva, solidaria y sustentable.

Y lo que ha tenido esta reforma es el riesgo que pudiera convertirse en que no fuera competitiva, porque el Estado cree en ustedes, le da derecho a Morena a sentirse dueño de todo, y esa es nuestra preocupación, porque si convierten el 54 por ciento del voto popular en 74 por ciento, pues sí nos preocupa.

Por eso, hay que estar muy pendientes de la Ley Reglamentaria, para que esta economía sea competitiva y no que el Estado dependa todo el sistema ferroviario de la inversión pública hacia donde quieren hacerlo y nada más, o sea el mismo Estado el que obstaculice o, peor aún, que en realidad reparta concesiones o quite concesiones como quite dictatorialistas en los medios de comunicación.

La reforma en las leyes no puede dar lugar al estatismo ni a la burocracia, por eso vamos a votarla a favor, pero presentamos estas tres reservas que no retiro y que tienen que ver con que dejemos de delimitar si son de

pasajeros o de carga, ya serán los criterios de la autoridad. Y al mismo tiempo dejen de ideologizar, no se retoma. Se tiene el derecho a participar, y el derecho el Estado, por eso están nuestras reservas que no retiramos y que solicitamos que estén a discusión. Muchas gracias.

La presidenta diputada María de los Dolores Padierna Luna: Gracias. Consulte la Secretaría a la asamblea, en votación económica, si se admiten a discusión las reservas presentadas por la diputada Zavala.

El secretario diputado José Luis Montalvo Luna: En votación económica, se pregunta si se admite a discusión. Las diputadas y los diputados que estén por la afirmativa sírvanse manifestarlo. Las diputadas y los diputados que estén por la negativa sírvanse manifestarlo. Mayoría por la negativa.

La presidenta diputada María de los Dolores Padierna Luna: No se admite a discusión.

En el uso de la palabra el diputado Mario Zamora Gastélum, del Partido Revolucionario Institucional, hasta por tres minutos. Diputado Federico Döring. Sonido en su curul. Si nos dice con qué objeto, por favor. Solicitamos...

El diputado Federico Döring Casar(desde la curul): Sí. Una moción de orden, presidenta.

La presidenta diputada María de los Dolores Padierna Luna: Adelante, diputado.

El diputado Federico Döring Casar (desde la curul): Presidenta, todos estamos conscientes de cuál es la conformación de esta asamblea, qué grupos parlamentarios hacen mayoría, pero me parece que no es un exceso solicitar que la Secretaría cuando menos levante la mirada cuando supuestamente recoge la votación de una reserva presentada por el Grupo Parlamentario de Acción Nacional. Ni siquiera se tomaron la molestia de levantar la mirada para consultar si se admitía o no a discusión la reserva.

La presidenta diputada María de los Dolores Padierna Luna: Gracias, diputado. Adelante.

El diputado Mario Zamora Gastélum:Gracias, presidenta. Miren, nosotros tenemos mucho interés. Como bien saben, el PRI votó a favor y respetando a todos los oradores queremos hablar más que nada de lo que viene, del presente, y cómo poder construir mejor futuro.

Y queremos proponer que el gobierno federal en un plazo de 180 días pueda elaborar y hacer del conocimiento un programa nacional de desarrollo ferroviario que considere a corto, mediano y largo plazo las necesidades de infraestructura integral, que favorezcan al desarrollo económico del país, así como las inversiones que se requieren.

Y a qué me refiero con ello. Me refiero a que todo mundo sabe del tema por el problema económico que hay entre China y Estados Unidos. Que hay un gran interés de que México pueda suplir a muchas de esas empresas chinas con inversión americana, que hoy proveen al mercado americano, sobre todo en la parte de autopartes, en la parte aeroespacial, por ejemplo, que son inversiones multimillonarias, puedan estar llegando a México. Estados Unidos tiene una gran red ferroviaria que nosotros nos podemos, una vez conectando con ellos, hacer llegar mucha de esa materia prima o de esa posibilidad de la industria.

Además, tenemos muchos puertos en el Pacífico, donde podemos conectar la parte ferroviaria con los puertos y poder aterrizar en México miles de millones de dólares en favor de empleos bien pagados. Qué bueno que vaya a haber más trenes de pasajeros. Yo soy de Los Mochis, donde actualmente es el único tren de pasajeros que hay en México, Los Mochis-Chihuahua, ¿no? que es el Chihuahua-Pacífico. Y nos da mucho gusto.

Pero, no nos limitemos a eso. Por qué no pensar en zonas libres, por qué no pensar en aduanas secas, por qué no pensar en recintos fiscales, donde podamos conectar la red ferroviaria con los distintos puertos en una visión clara de promover esas inversiones americanas, que ya no quieren estar en China, lleguen aquí y nos podamos apoderar de ello.

Insisto, un plan ferroviario que vaya más allá de esta idea de que sea para poder transportar a personas y que pueda integrar una visión económica que nos permita en México recibir miles de millones de dólares, en beneficio de los mexicanos y de nuestra clase trabajadora. Gracias, presidenta.

La presidenta diputada María de los Dolores Padierna Luna: Gracias a usted. Consulte la Secretaría a la asamblea, en votación económica, si se admite a discusión la reserva del diputado Zamora.

El secretario diputado José Luis Montalvo Luna: Diputadas, diputados, en votación económica se pregunta si se admite a discusión. Las diputadas y los diputados que estén por la afirmativa sírvanse manifestarlo. Las diputadas y los diputados que estén por la negativa sírvanse manifestarlo. Mayoría por la negativa.

La presidenta diputada María de los Dolores Padierna Luna: Gracias. No se admite a discusión.

En el uso de la palabra el diputado Luis Enrique García López, del Partido Acción Nacional.

El diputado Luis Enrique García López: Muy buenas tardes, compañeras y compañeros diputados. El que suscribe, diputado federal por el estado de Aguascalientes. Hay una realidad en el país y creo que, si hay alguien que entendemos lo que pasa con los trenes y el ferrocarril en el país, somos quienes vivimos en Aguascalientes.

Para quienes no tengan el gusto de conocer el estado de Aguascalientes, hace dos siglos y medio era el centro logístico más importante del país en materia de ferrocarriles. Y por eso es que hoy vengo a esta tribuna a pedirles a los compañeros del oficialismo que nos ayuden con este tema, porque, además, le da certeza jurídica al dictamen que estamos discutiendo.

El ferrocarril llegó a Aguascalientes en 1884, y en 1897 Aguascalientes ya fungía como un centro logístico importante para el país. Desde entonces, el estado de Aguascalientes ha sido este punto estratégico y, evidentemente, parte de la economía del estado de Aguascalientes depende del ferrocarril.

En la actualidad la infraestructura ferroviaria sigue siendo relevante porque, al final de cuentas, existe un corredor importante que tiene las empresas de manufactura, esencialmente las del sector automotriz y autopartes que evidentemente transportan la mayor cantidad de su mercancía por estos trenes.

Por ello, no quiero dejar pasar la oportunidad para exhortar al gobierno federal para que, en su plan de desarrollo de trenes de pasajeros, que ha anunciado con mucho orgullo la presidenta de la República, se garantice que, al menos la identidad donde yo habito, sea una de las ciudades que cuente con esta nueva línea. Aprovechemos lo que México ofrece y Aguascalientes es el centro más importante ferrocarrilero de este país.

Ahora bien, hay el índice que mide la distancia y la composición de las industrias que se benefician del sector ferroviario y dice claramente que Aguascalientes, Chihuahua y Sonora son los estados que más beneficios tendrán.

Por eso, es que en este motivo de esta reserva estamos proponiendo que mejoremos la propuesta a fin de que se garantice, no que solamente se darán revocaciones o limitaciones arbitrarias de derechos adquiridos para el estado con todo su poder rector de la economía y de las comunicaciones. Esto, que permite que se garantice que la prestación de los servicios de trenes de pasajeros y de carga en vías compartidas se proporcionen de manera adecuada para que la infraestructura ferroviaria cuente con el mantenimiento necesario.

Nuestra propuesta evidentemente no riñe con lo que busca este dictamen, sino que, por el contrario, busca que se armonicen sus fines con los medios que mantengan la seguridad jurídica para todos los actores de la materia.

Hay que decirlo con toda claridad: el recurso del Estado no es suficiente en la mejora de las vías terrestres, necesitamos apostarle a que sean particulares quienes inviertan, pero también que se les de la certeza jurídica para que esta inversión tenga futuro. Es cuanto, diputada presidenta.

La presidenta diputada María de los Dolores Padierna Luna: Gracias, diputado. Consulte la Secretaría a la asamblea, en votación económica, si se admite a discusión la propuesta del diputado.

El secretario diputado José Luis Montalvo Luna: En votación económica se pregunta si se admite a discusión. Las diputadas y los diputados que estén por la afirmativa, sírvanse manifestarlo. Las diputadas y los diputados que estén por la negativa, sírvanse manifestarlo. Mayoría por la negativa, presidenta.

La presidenta diputada María de los Dolores Padierna Luna: No se admite a discusión.

Tiene el uso de la palabra la diputada María Lorena García Jimeno Alcocer, del Partido Acción Nacional.

La diputada María Lorena García Jimeno Alcocer: Con su venia, presidenta.

La presidenta diputada María de los Dolores Padierna Luna: Adelante.

La diputada María Lorena García Jimeno Alcocer: Compañeras y compañeros diputados, en el PAN estamos comprometidos a impulsar proyectos que realmente contribuyan al desarrollo de México y mejoren la calidad de todas y de todos los que en este país habitamos.

Hoy, nos encontramos discutiendo un dictamen importante para el sistema ferroviario, pues la estructura que cuenta en México ha sido un pilar fundamental para el desarrollo económico y social del país. Y es que a lo largo de la historia las vías férreas han jugado un papel trascendente en la comunicación y en el desarrollo, facilitando el transporte de mercancías y de personas, permitiendo la integración en un contexto de economía global.

No olvidemos que en Querétaro, vengo de Querétaro, cruzan las vías férreas más importantes del país: Ferromex y Kansas City Southern. Transitando anualmente 500 mil toneladas de productos y de insumos industriales. Diversos tramos de este ferrocarril requieren renovación y mantenimiento de manera urgente.

Ahora bien, el desarrollo de la infraestructura ferroviaria no solo beneficia al sector de carga, también es fundamental para la conectividad de las personas y es la materia del presente dictamen.

En esta reserva que me permito manifestar mi interés, a fin de brindar y garantizar la seguridad de las personas que utilicen estas vías y ofrecer servicios que puedan conectar con toda la calidad que estas personas requieren al transportarse de un lugar a otro. Es de esta forma que necesitamos y exigimos que sea de calidad y que mantengan la seguridad en todo este tránsito que las personas pretenden tener.

El gobierno federal al asumir el control de las vías férreas debe garantizar que no habrá pretextos para no abordar de manera decisiva la seguridad tanto en las vías del tren como en las carreteras que siguen siendo vitales para el transporte de mercancías y personas.

Reconocemos que la movilidad es parte fundamental de todo gobierno, sin embargo, no queremos quedar como los parques industriales que sí hablan para completar el proyecto transísmico y que no fueron terminados, como la Refinería Olmeca de Dos Bocas, aunque fue concluida en su obra civil, su producción hoy día está restringida a ser un gran almacén de combustibles y no refina, que era su vocación principal, y además con un costo del doble de lo que estaba previsto o un Tren Maya que en sus funciones solo en estado de Chiapas, Campeche y Yucatán, en Quintana Roo el tren acero apenas cruza tres municipios, pues los tramos 6 y 7 aún restan varios meses de trabajo, no está concluido.

Además, nos preocupa la transparencia y la adecuada ejecución de este tipo de proyectos, no podemos permitir que se repitan los errores del pasado, donde proyectos de infraestructura se convirtieron en un símbolo de corrupción y en una moneda de cambio por la mala gestión, además de terminarlos como obras de seguridad nacional para que no se pueda rendir cuentas. Eso nos duele a todos los mexicanos.

En Acción Nacional, ya quisiéramos que quedara en eso. En Acción Nacional no nos encontramos a favor de la movilidad, por tanto, exigimos que sea aprobada esta reforma para que no haya cabida a incumplimientos y mala funcionalidad del proyecto...

La presidenta diputada María de los Dolores Padierna Luna: Concluyó su tiempo, diputada.

La diputada María Lorena García Jimeno Alcocer: Basta ya de proyectos con tintes electoreros, basta ya de estas reformas constitucionales que lo único que buscan es llevar agua para su molino...

La presidenta diputada María de los Dolores Padierna Luna: Concluya, diputada.

La diputada María Lorena García Jimeno Alcocer: ...y tuvimos suficiente ya con los megaproyectos, con los mini resultados del Ejecutivo saliente que dejamos de lado los colores y les pido, por favor, que veamos por el interés de todas las mexicanas y mexicanos. Es cuanto, presidenta.

La presidenta diputada María de los Dolores Padierna Luna: Consulte la Secretaría a la asamblea, en votación económica, si se admite a discusión la reserva presentada por la diputada Lorena García.

El secretario diputado José Luis Montalvo Luna: En votación económica, se pregunta si se admite a discusión. Las diputadas y los diputados que estén por la afirmativa sírvanse manifestarlo. Las diputadas y los diputados que estén por la negativa sírvanse manifestarlo. Mayoría por la negativa.

La presidenta diputada María de los Dolores Padierna Luna: No se admite a discusión.

Tiene la palabra el diputado José Alejandro Aguilar López, del Partido del Trabajo, hasta por tres minutos.

El diputado José Alejandro Aguilar López: Con su venia, presidenta.

La presidenta diputada María de los Dolores Padierna Luna: Adelante.

El diputado José Alejandro Aguilar López: Honorable asamblea, hoy nos encontramos ante una oportunidad significativa para fortalecer la infraestructura y el futuro económico de nuestro país. El dictamen que discutimos relativo a las reformas del artículo 28 de nuestra Constitución, en materia de vías de transporte ferroviario, no es solo una pieza legislativa más, es una puerta hacia el progreso, la modernización y la competitividad de México en un mundo globalizado.

El transporte ferroviario ha sido históricamente un motor de crecimiento, es importante subrayar que el transporte ferroviario no solo representa una solución económica, sino también ambiental en un mundo cada vez más consciente de los impactos del cambio climático. La inversión en infraestructura ferroviaria es inversión en el futuro.

Estamos hablando de un medio de transporte que con la correcta modernización y gestión puede convertirse en un eje central para nuestro comercio interior y exterior. Asimismo, puede fortalecer las relaciones comerciales en nuestro tratado de libre comercio y también a nivel local, es un elemento que necesitamos nosotros retomar y celebrar también que ya hay intenciones como el plan y una carta de intención de Monterrey con el estado de Texas, con la unión americana para de esta manera obtener una conectividad más apremiante y que va a fortalecer también la relación internacional.

Este dictamen no solo busca la eficiencia, busca la equidad y el bienestar colectivo. En este sentido, es fundamental que el nuevo marco jurídico garantice que el acceso a estas vías de transporte esté orientado a mejorar la calidad de vida de las personas, particularmente de aquellas en las regiones más alejadas y menos conectadas.

Es el momento de avanzar, es el momento de tomar decisiones que impacten positivamente a las generaciones futuras. Apoyemos este dictamen y pongamos a México en el camino del progreso que todas y todos merecemos, porque sabemos que este es el momento en el cual coincidimos todas las fuerzas políticas para generar acuerdos, generar consensos y de esta manera, dar a nuestro país buenas noticias, como es el transporte ferroviario, en el cual los proyectos que ha dado a conocer nuestra presidenta, la doctora Claudia Sheinbaum, estamos seguros que vamos por el camino correcto. Unidad nacional, todo el poder al pueblo. Es cuanto, presidenta. Muchas gracias.

La presidenta diputada María de los Dolores Padierna Luna: Consulte la Secretaría a la asamblea, en votación económica, si se admite a discusión...

El diputado José Alejandro Aguilar López: Retiro la reserva.

La presidenta diputada María de los Dolores Padierna Luna: Ah, correcto. Sigue la diputada Cintia Cuevas Sánchez, de Morena.

La diputada Cintia Cuevas Sánchez: Con su venia, presidenta.

La presidenta diputada María de los Dolores Padierna Luna: Adelante.

La diputada Cintia Cuevas Sánchez: La reforma al párrafo cuarto y la adición de un párrafo quinto al artículo 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos que hoy se debate, termina con la privatización de más del 80 por ciento de las vías férreas principales existentes que desde hace 29 años el gobierno entreguista, corrupto y agachón de Ernesto Zedillo entregó a privados.

En aquellos años los neoliberales lanzaron una campaña de desprestigio contra los trenes de pasajeros, argumentando que eran ineficientes y promoviendo el uso de vehículos particulares y los viajes por carretera. ¿Y cómo no lo iban a hacer?, si se enriquecieron inmensamente gracias a la obtención de concesiones por las carreteras, esas concesiones que defiende la diputada Margarita Zavala.

Tuvo que llegar un gran hombre, con profundo amor a su nación, para consolidar un nuevo sistema económico en el país, el cual se ha denominado, se ha denominado como humanismo mexicano, me refiero, aunque les duela, al mejor presidente que ha tenido México, el licenciado Andrés Manuel López Obrador, quien se encargó de dejar atrás aquella falsa idea de que solo podíamos crecer entregando los bienes de la nación a privados y extranjeros. Nos demostró que cuando hay voluntad, cuando hay amor y ganas de servir se puede transformar y convertir a una nación, como la nuestra, en una digna y soberana, con capacidad de sobra para decidir sobre el futuro de nuestra República.

Como decía Lázaro Cárdenas: gobierno o individuo que entrega los recursos a empresas extranjeras, traiciona a la patria. Ojalá este mensaje haga eco allá en el municipio, del que yo soy, Torreón, Coahuila, porque allá se habla de querer privatizar el agua.

Desde esta tribuna y desde cualquier trinchera le digo al pueblo de Torreón, al pueblo de Coahuila y al pueblo de México, no callaremos ante ningún intento de atropello, el pueblo ahora tiene voz y si necesitamos alzarla para que se escuche fuerte y claro lo vamos a hacer, porque, diputadas, diputados, qué dice acá atrás, la patria es primero, la patria, no el negocio, que se han dedicado a defender por muchísimos años.

Crear más trenes no solo beneficiará la reactivación económica de las zonas por donde pase, sino que permitirá a la economía, sino que permitirá a la población ahorrar tiempo y dinero, además de contribuir en la reducción de la contaminación ambiental generada por el uso desmedido de vehículos.

La presente reforma beneficiará a diversos estados gracias a la visión y el apoyo de la presidenta Claudia Sheinbaum, quien ya anunció que Coahuila, mi estado, también se verá favorecido con el proyecto del tren a Nuevo Laredo, conectando directamente con Monterrey y Nuevo León. Por ello, por estos beneficios, por nuestro pueblo, apoyo la reforma que hoy se nos presenta. Que viva la cuarta transformación y que vivan los trenes, que hoy vuelven a las manos de nuestro pueblo.

La presidenta diputada María de los Dolores Padierna Luna: Consulte la Secretaría...

La diputada Cintia Cuevas Sánchez: Retiro mi reserva.

La presidenta diputada María de los Dolores Padierna Luna: Gracias. En el uso de la... ¿Con qué objeto, diputado Sergio?

El diputado Sergio Gil Rullán(desde la curul): Primero que nada de orden y, segundo, porque se pasó del tiempo. Si va a decir cuál es su reserva, o solo van a seguir subiendo para retirarla y hablando de otra cosa.

La presidenta diputada María de los Dolores Padierna Luna: No se puede reconvenir a los diputados y diputadas por sus expresiones vertidas en la tribuna. Tiene la palabra... Diputado Leonel Godoy, ¿con qué objeto?

El diputado Leonel Godoy Rangel(desde la curul): Presidenta, una moción de orden.

La presidenta diputada María de los Dolores Padierna Luna: Adelante.

El diputado Leonel Godoy Rangel (desde la curul): Sí. Es importante, porque hay una actitud de un grupo parlamentario de querer cercenar un derecho previsto en la Constitución, de la libertad que tenemos las diputadas y los diputados de fijar nuestra posición, y no lo podemos aceptar. Es inadmisibles esa posición y, por lo tanto, yo les sugiero que lean la Constitución y el Reglamento. Muchas gracias.

La presidenta diputada María de los Dolores Padierna Luna: Gracias, diputado. En el uso de la palabra la diputada Petra Romero Gómez, de Morena. En tanto se acerca la diputada Petra Romero, está solicitando la palabra nuevamente el diputado Sergio. ¿Con qué objeto?

El diputado Sergio Gil Rullán(desde la curul): Moción de orden, presidenta, y para aclaraciones al diputado Godoy. Muy sencillo, nunca vamos a coartar la libertad de expresión de nadie...

La presidenta diputada María de los Dolores Padierna Luna: No hay, no hay desorden y no hay conversación de curul a curul.

El diputado Sergio Gil Rullán (desde la curul): ...y si se van a subir una reserva, por favor, que se trate de la reserva.

La presidenta diputada María de los Dolores Padierna Luna: No tiene usted el uso de la palabra. En la palabra, la diputada Petra Romero Gómez, de Morena.

La diputada Petra Romero Gómez:Buenas tardes a todos los diputados y diputadas, y a la presidenta de la Mesa Directiva. Compañeros y compañeras, la reforma al artículo 28 constitucional en materia de vías y transportes ferroviario implica que nuestro sistema ferroviario tenga un uso más eficiente.

Que no se concentre solamente en el transporte de carga, como se ha venido haciendo desde hace varios años, sino que se tome el derecho de utilizar las vías ferroviarias, perdón, para prestar el servicio de transporte de pasajeros, lo cual permitirá la disminución de costos para los usuarios.

Esto representa una reivindicación histórica en materia de transporte ferroviario, quedarán resguardados los intereses de la nación y se revertirán los efectos de las políticas neoliberales de los gobiernos anteriores, constituye un proyecto ambicioso para restablecer y rescatar el ferrocarril de pasajeros en buena parte del territorio nacional, además contribuye a disminuir el tráfico en las carreteras.

Es importante que México cuente con un sistema de trenes que conecte a los distintos estados —como el de Nuevo León, que es mi estado— de la República, ya que este beneficia al turismo y al desarrollo económico del país. Además, el extenderse la infraestructura ferroviaria, los pasajeros podrán llegar a su destino a un costo más bajo, siendo así accesible para los que menos tenemos. Por ello, los y las diputadas de Morena estamos a favor del dictamen, estamos a favor de recuperar los bienes de la nación. Retiro mi reserva. Gracias.

La presidenta diputada María de los Dolores Padierna Luna: Gracias, diputada. En el uso de la palabra la diputada Abigaíl Arredondo Ramos, del PRI, hasta por tres minutos.

La diputada Abigaíl Arredondo Ramos:Muy buenas tardes, con su permiso.

La presidenta diputada María de los Dolores Padierna Luna: Adelante.

La diputada Abigaíl Arredondo Ramos: Compañeras y compañeros diputados, México tiene que avanzar, eso es indudable, y en el PRI siempre estaremos a favor de eso. Todas y todos queremos un país en movimiento que genere más y mejores oportunidades, retomar la industria ferroviaria de pasajeros como área prioritaria de la nación impulsará la economía y, obviamente, la movilidad social.

No obstante, todo proyecto es perfectible y nuestro deber como legisladoras y legisladores, pues es crear normas mucho más eficientes que respondan a las necesidades reales en todo momento de la ciudadanía.

En el caso particular propongo una adición para que la prestación del servicio de transportes de pasajeros esté siempre garantizando lo más importante que es la seguridad de las mexicanas y mexicanos, entendiendo la seguridad en sentido amplio tanto en la protección de usuarios frente a la delincuencia, como en el uso correcto de vagones para prevenir accidentes que suceden en todo momento.

La inquietud que hoy me lleva a proponer esta reserva descansa, por un lado, en la situación que han vivido cientos de familias de migrantes en tránsito que por necesidad han tenido que usar los tres de carga como medio de transporte sin ningún tipo de seguridad.

Son del conocimiento público historias que giran en torno —como aquí ya se mencionó— de La Bestia, esta red de locomotoras que atraviesa el país y que ha sido utilizada para llegar a la frontera norte saliendo desde Guatemala.

Hoy, cerca de 500 mil migrantes continúan usando esos trenes para acercarse a Estados Unidos, sin ningún tipo de seguridad. Cientos de familias, incluso con niñas y niños pequeños utilizan esos trenes con resultados trágicos.

Un caso que apenas me tocó vivir de forma cercana hace apenas unos meses, fue el de la pequeña Yoselin, una niña colombiana de cinco años que viajaba con sus padres y sus dos hermanos buscando una mejor vida. Perdió sus dos piernas al caer de los vagones hacia las vías en la zona del centro en el municipio de Querétaro.

Si bien, las y los migrantes están de paso por nuestro país, es nuestro deber humanitario darles seguridad para llegar con bien a su destino. Por ello es importante que el servicio de transporte de pasajeros sea seguro y accesible, también esta seguridad debe garantizarse frente a la delincuencia. De acuerdo a la Agencia Regulatoria del Transporte Ferroviario, en el 2023, se registraron casi 3 mil robos a trenes y haciendo un símil, de acuerdo con el Inegi, durante el 2022 se registraron más de 20 mil robos en carreteras que evitará que eso no se replique en las vías férreas.

Por eso, es importante que el servicio de transporte que se busque implementar, opere bajo normas claras de seguridad, deber que el Estado mexicano tiene frente a la población y que deberá exigir a los futuros concesionarios que busquen prestar estos servicios. Por ello es importante que desde la Carta Magna de nuestro país quede plasmada esa obligación, pues lo que no obra en el texto, no existe.

Compañeras y compañeros, les invito a que pongamos por delante la integridad de las personas y que desde este momento podamos incluir expresamente la garantía de seguridad en el texto constitucional. Es cuanto.

La presidenta diputada María de los Dolores Padierna Luna: Gracias. Consulte la Secretaría a la asamblea, en votación económica, si se admite a discusión la reserva presentada por la diputada.

El secretario diputado José Luis Montalvo Luna: En votación económica, se pregunta si se admite a discusión. Las diputadas y los diputados que estén por la afirmativa sírvanse manifestarlo. Las diputadas y los diputados que estén por la negativa sírvanse manifestarlo. Mayoría por la negativa.

La presidenta diputada María de los Dolores Padierna Luna: No se admite a discusión.

Tiene la palabra la diputada Lilia Aguilar Gil, del Partido del Trabajo.

La diputada Lilia Aguilar Gil: Cincuenta años, 50 años le regaló el nuevo ideólogo o viejo ideólogo de la derecha a quienes luego fueron sus patrones, los dueños privados de los ferrocarriles, 50 años del uso exclusivo de las vías férreas que eran de todos los mexicanos. Eso es la herencia que tuvimos con un pretexto. Un pretexto que quisieron utilizar también en la reforma eléctrica y que no permitió nuestro movimiento cuando todavía era eso, un movimiento.

Decían que las vías férreas, que el 86 por ciento de las vías férreas, estaban en mal estado y que como consecuencia había que venderlas barato. Pero lo que hoy hay que recordarle a la ciudadanía es que, antes de venderse bastante baratas a tres empresas, Ernesto Zedillo, éste que sale a venir a hablar de democracia y de Estado de derecho, limpió, dejó limpiecita la deuda de ferrocarriles nacionales y lo pagó con el dinero de todas y todos los mexicanos. Y luego le vendió barata a Ferrocarril del Noroeste, a Ferrocarril del Pacífico Norte

y el Ferrocarril del Suroeste y la Terminal Ferroviaria del Valle de México a dos empresas: a Kansas City y a Grupo México.

Luego Kansas City se apoderó a Ferromex, luego Kansas City se apoderó de casi todo, pagando, fíjense nada más, la ridícula cantidad de mil 400 millones de dólares por la concesión de 3 mil 960 kilómetros de vías para utilizarlo de manera exclusiva 3 mil locomotoras y 10 mil vagones. El argumento de Ernesto Zedillo era insostenible y aún así nos heredaron otro Fobaproa. Ése, el ideólogo que hoy viene a hablar de Estado de derecho.

Pero, lo más absurdo es que a pesar de eso, posterior a su privatización, 28 años después, ellos crecieron las vías férreas, solamente 301 kilómetros, mientras el Tren Maya, que ustedes critican abiertamente y que vienen a decir que no funciona, se creó en 3 años mil 500 kilómetros de vías férreas... Perdón, en 5 años. Ésa es la diferencia entre este sistema de gobierno y lo que representa la oposición.

Sin embargo, en estos tiempos sólo tres empresas en este país acaparan el 93 por ciento del mercado, y eso no puede ser posible. Lo que estamos haciendo con esta reforma es que el Estado pueda poner un pie de nuevo en el transporte de mercancías, porque lo tenía acaparada la industria privada. Y lo que estamos haciendo es darle prioridad al transporte de pasajeros que, aunque aquí se han burlado con gran ignorancia de este tema, ha sido un medio de transporte que en el mundo es utilizado por las más grandes potencias para transportar a los ciudadanos de manera ecológica, rápida y barata.

Así que esto es un logro de la cuarta transformación que, a pesar de que tenemos que respetar esas concesiones de contratos leoninos que hizo Ernesto Zedillo y que no se preocuparon por tocar los gobernantes del PRI y del PAN, hoy día estamos haciendo esta reserva de gran trascendencia.

Yo retiro mi reserva, pero no sin antes decirle a los compañeros ferrocarrileros que se está haciendo justicia a los ferrocarrileros de este país, que siempre han sido de izquierda y que se lo reconocemos. Muchísimas gracias.

La presidenta diputada María de los Dolores Padierna Luna: En el uso de la palabra la diputada Astrit Viridiana Cornejo Gómez, de Morena.

La diputada Astrit Viridiana Cornejo Gómez: Con su permiso, presidenta.

La presidenta diputada María de los Dolores Padierna Luna: Adelante.

La diputada Astrit Viridiana Cornejo Gómez: Compañeras y compañeros legisladores, hoy nos reunimos para hablar de algo más allá de rieles y locomotoras. Hablemos de reconectar a México mediante el transporte ferroviario de pasajeros. Imaginen por un momento a Elena, una joven de 18 años que vive en Pachuca y su sueño es estudiar medicina en la UNAM. Gracias a la creación del tren de pasajeros de Pachuca a la Ciudad de México, ese sueño hoy está más cerca. La distancia no sólo se mide en kilómetros, sino en oportunidades.

Pensemos también en don José, un abuelo de Nuevo Laredo, que aún no ha conocido a su nieta recién nacida en la Ciudad de México, porque el viaje es largo y costoso. Con un sistema renovado de trenes de pasajeros podríamos ver a don José abrazando a su nieta, cerrando no solo la brecha entre ciudades, sino entre generaciones.

Tenemos más de 26 mil kilómetros de vías ferroviarias atravesando a nuestro país, pero apenas el 0.9 por ciento de nuestra gente las utiliza para viajar. Es como tener un libro lleno de historias, pero con las páginas cerradas. Hoy propongo que abramos esas páginas y juntos escribamos una nueva historia de movilidad para México.

Compañeras y compañeros, hablar de trenes de pasajeros no es solo hablar de trenes y horarios, es tejer un nuevo tapiz de oportunidades para México. Cada estación será un punto de encuentro, cada ruta un puente hacia el futuro de la transformación.

La reforma al artículo 28 constitucional busca devolver al tren de pasajeros el protagonismo que nunca debió perder. No se trata de nostalgia por el pasado, sino de una visión hacia el futuro. En un mundo que exige

soluciones sostenibles el tren se alza como un faro de esperanza. Cada viaje en tren es una victoria para el medio ambiente y un paso hacia un México más verde y consciente.

Esta reforma no es solo un cambio en nuestra Constitución, es un cambio en el latido de nuestra nación. Es decirle a cada mexicano, desde el Río Bravo hasta el Suchiate que su derecho a moverse libremente por su país será respetado y facilitado.

Cuando votemos esta reforma estaremos votando por el futuro de Elena, de don José y de millones de mexicanos. Estaremos diciendo sí a un México donde la distancia no sea una barrera para cumplir sueños y donde cada ciudadano tenga la libertad de aprovechar las oportunidades que nuestro país nos ofrece.

Que el vaivén de sus vagones sea el pulso de un México en movimiento, avanzando hacia un futuro más conectado y accesible. Votemos hoy por un mañana donde ningún mexicano se sienta aislado o marginado por su ubicación.

El tren del progreso está en la estación, con las puertas abiertas, listo para llevarnos hacia un futuro donde viajar no sea un lujo, sino un derecho accesible para todos. Abordemos juntas y juntos este tren hacia la transformación. El destino es un México más unido, accesible y justo. Muchísimas gracias.

La presidenta diputada María de los Dolores Padierna Luna: Gracias a usted. ¿Mantiene su reserva?

La diputada Astrit Viridiana Cornejo Gómez: Retiro mi reserva. Gracias.

La presidenta diputada María de los Dolores Padierna Luna: Gracias. En el uso de la palabra el diputado Yericó Abramo Masso, del PRI. Creo que no se encuentra el diputado. Disculpe.

El diputado Yericó Abramo Masso: Muy buenas tardes tengan todas y todos, compañeras y compañeros legisladores. Vengo a esta tribuna a presentar esta reserva que busca más la construcción del como si más que del como no.

En el Grupo Parlamentario del PRI claro que estamos de acuerdo con la construcción de nuevas vías férreas que garanticen la movilidad y la seguridad nacional, y que se le dé la inclusión que desde casi 30 años se le dejó de dar a los trenes de pasajeros en México. Festejo, celebro y reconozco esta noble acción en beneficio de todo nuestro país.

Amigas y amigos, se plantea la construcción de 3 mil kilómetros de vías férreas, algunas serán paralelas, otras serán nuevas, otras tendrán que construirse de manera simultánea.

En esta tribuna durante la pasada legislatura siempre lo dije, yo creo que está bien la construcción del Tren Maya, pero lo que no estuvo bien es la forma en la que se pagó. Se dijo que iba a costar 156 mil millones de pesos y terminó costando casi 480 mil millones de pesos.

Amigas y amigos legisladores, nosotros hacemos votos porque en este dictamen se pueda incluir la garantía de que se preserve y se cuide el medio ambiente en la construcción de este nuevo tren. Segundo, que se garantice y se nos diga de qué manera se va a pagar.

Este año va a cerrar o se financió con 1.9 billones de deuda. Compañeras y compañeros legisladores, vendremos a la discusión del paquete económico y tendremos que analizar de manera muy puntual como se gastará cada peso para el 2025. Pero permítanme decirles algo de forma muy clara y muy puntual, ojalá este tren de pasajeros, estas tres grandes vías, estas tres grandes nuevas rutas, y reconozco, vuelvo a insistir, esta obra que beneficia a muchísimos sectores del país, en especial también a mi municipio de Saltillo, por donde pasará esta obra tan importante, la cual reconozco y felicito.

Pero insisto, amigas y amigos legisladores, ojalá y se pague con financiamiento a largo plazo, con tasas de interés competitivas, como lo hacen todos los países más avanzados y en vías de desarrollo de este mundo. En España los trenes se subsidian, en Londres los trenes se subsidian, en Bélgica los trenes se subsidian, en toda la Unión Europea los trenes de pasajeros se subsidian y eso está bien, porque tienes que ayudarle a la

gente a transportarse del punto A al punto B de la manera más económica y eficiente que se pueda tener. Eso es algo justo y es humanamente claro y es lo que buscamos, la dignificación en la movilidad y el nivel de vida de las personas.

Lo que no estaría yo de acuerdo, amigas y amigos, y hago la reflexión para todos los grupos parlamentarios, en especial para el grupo mayoritario, no se puede pagar esta obra con la tarjeta de crédito porque se arriesga y se compromete la infraestructura nacional en todos sus aspectos: carretero, hidráulico y energético.

Hago votos porque en el paquete económico podamos ver que esta obra se financie con un crédito a largo plazo y hoy que el Banco de México acaba de bajar tasas de interés y el mundo está yendo a bajar las tasas de interés, México adquiera tasas de interés competitivas que le permitan hacer rápido, de manera clara y transparente esta obra tan importante para México. A favor de este tren y a favor de que sea con financiamiento transparente, puro y bajo. Gracias.

La presidenta diputada María de los Dolores Padierna Luna: Gracias a usted. Consulte la Secretaría a la asamblea en votación económica si se admite a discusión la propuesta del diputado Yericó.

El secretario diputado José Luis Montalvo Luna: Diputadas y diputados, en votación económica, se pregunta si se admite a discusión. Las diputadas y los diputados que estén por la afirmativa sírvanse manifestarlo. Las diputadas y los diputados que estén por la negativa sírvanse manifestarlo. Mayoría por la negativa.

La presidenta diputada María de los Dolores Padierna Luna: No se admite a discusión.

Tiene la palabra el diputado Ángel Flores Robles, del Partido del Trabajo.

El diputado Ramón Ángel Flores Robles: Con su venia, presidenta.

La presidenta diputada María de los Dolores Padierna Luna: Adelante.

El diputado Ramón Ángel Flores Robles: Hoy, esta tribuna se convierte en el eco de nuestra historia, de nuestra lucha por recuperar lo que nos pertenece, nuestras vías, nuestros ferrocarriles, nuestro futuro. Esta iniciativa a la reforma al artículo 28 de la Constitución es un paso firme hacia la reivindicación de una infraestructura que durante décadas fue motor de desarrollo nacional, pero que por intereses privados y extranjeros se empeñaron a dismantelar.

Cómo olvidar el glorioso pasado de nuestros ferrocarriles, en Sonora, el taller de ferrocarriles de Empalme, fundado en 1905, fue un pilar de progreso. Ahí, miles de trabajadores con sus manos forjaron no solo rieles y locomotoras, sino el futuro de sus familias y de la región.

Este taller no solo era una fábrica de trenes, era el corazón de una comunidad vibrante, de un pueblo que entendía que el ferrocarril era su mejor conexión con el resto del país, pero el golpe del neoliberalismo llegó y con ello se dismanteló lo que había sido un bastión de esperanza y desarrollo para Sonora y para México.

Y, qué decir de la estación de Benjamín Hill que durante décadas fue el cruce de caminos que conectaba a Sonora con los mercados más importantes del país y del extranjero, era mucho más que una estación, era la puerta de entrega al progreso para miles de sonorenses, era un símbolo de vitalidad y de poder transformador de nuestras vías férreas.

Hoy, vemos cómo las decisiones de gobiernos pasados intentaron apagar la llama de esa grandeza, apagar, pero aquí estamos listos para recuperarla. Con esta reforma estamos dando un paso histórico hacia la recuperación de una de las infraestructuras más estratégicas para el desarrollo de la nación, nuestras vías ferroviarias, no hablamos solo de kilómetros de acero, hablamos de miles de vidas de mexicanas y mexicanos que dependían de un sistema de transporte eficiente, accesible y soberano.

Esta reforma nos devuelve la capacidad de decidir sobre nuestras propias vías, de planear y desarrollar nuestra red ferroviaria en beneficio del pueblo, no en beneficio de unos cuantos monopolios que han cruzado, lucrado con el sudor y el esfuerzo de los trabajadores mexicanos.

México cuenta con más de 26 mil 700 kilómetros de vías ferroviarias de las cuales mil 448 kilómetros atraviesan nuestro querido estado de Sonora. No podemos permitir que una infraestructura tan vital para nuestro desarrollo siga estando al servicio exclusivo de intereses privados, mucho menos de extranjeros. Y no podemos pasar por alto que el componente ambiental y ferrocarril es un medio de transporte más limpio y eficiente que las carreteras mismas.

Compañeras y compañeros diputados, no dejemos engañar por quienes dicen que esta reforma es retroceso. Lo que estamos haciendo es justicia, es soberanía, es apostar por un México más fuerte y más unido y más conectado.

Por eso, nuestro Partido del Trabajo, siempre a favor de hacer justicia al pueblo mexicano y también a miles de mexicanas y mexicanos que dieron también su vida por trabajar en las vías del ferrocarril. Todo el poder al pueblo, como dice nuestro Partido del Trabajo, es cuanto. Retiro la reserva.

La presidenta diputada María de los Dolores Padierna Luna: Gracias, diputado. En el uso de la palabra, el diputado Germán Martínez Cázares, del PAN.

El diputado Germán Martínez Cázares: Gracias, presidenta. Le deseo mucho éxito en su encargo. La reserva del Partido Acción Nacional tiene que ver con que esta modificación constitucional se inscriba en el Plan Nacional de Desarrollo y haya un Plan Nacional Estratégico sobre el cual se decida cada una de estas obras en las que no estamos en contra en lo general.

Pero sí hagámonos cargo de que hay asuntos puntuales que son un desastre. Un desastre presupuestario, como ya lo dijo bien el diputado Yericó, un desastre presupuestario y ecológico como es el Tren Maya del que se ha hablado.

Pero yo me quiero referir a Nogales, en Nogales siguen tirando el dinero y no acaban de hacer una vía alrededor del pueblo. En Morelia, Michoacán, no me van a platicar a mí, ¿cómo le vamos a hacer para sacar el tren de Morelia, el tren de Kansas City?

De lo que se trata es de ordenar este asunto y que no sean caprichos personales, así sean presidenciales. La izquierda es pura falsedad lo que vinieron a decir aquí, hombre, de que recuperan el patrimonio nacional. Mentira, son falsedades. A ver, a ver, ahí te va. Ahí les va, ahí les va, muy bien.

La presidenta diputada María de los Dolores Padierna Luna: No hay diálogos, moción de orden. Permítame un momentito, diputado. Rogamos al pleno guardar el orden que requiere este debate. Adelante, diputado Cázares.

El diputado Germán Martínez Cázares: Gracias. Si quieren recuperar lo que se robó el neoliberalismo, tres asuntos y para cuándo. ¿Cuándo recuperan la concesión de Telmex que dio Salinas a Carlos Slim? ¿Cuándo recuperan la concesión de TV Azteca de Ricardo Salinas? De una vez y, ¿cuándo recuperan Grupo Minsa de Altagracia Gómez Sierra? De una vez, ¿cuándo? Mentira, son falsarios, es puro bla, bla. Es puro hociconeó, puro hociconeó de la izquierda que dice recuperar las cosas, punto y final.

Háganlo en un plan estratégico, háganlo en un plan estratégico, háganlo en un plan estratégico. Falsarios, recuperen Telmex, recuperen Grupo Minsa y recuperen TV Azteca, a ver si es cierto, cobarde de izquierda, cobarde.

La presidenta diputada María de los Dolores Padierna Luna: Consulte la Secretaría a la asamblea, en votación económica, si se admite a discusión la reserva.

El secretario diputado José Luis Montalvo Luna: Diputadas, diputados, en votación económica se pregunta si se admite a discusión. Las diputadas y los diputados que estén por la afirmativa sírvanse manifestarlo. Las diputadas y los diputados que estén por la negativa sírvanse manifestarlo. Mayoría por la negativa.

La presidenta diputada María de los Dolores Padierna Luna: No se admite a discusión.

En el uso de la palabra la diputada Alma Lidia de la Vega Sánchez, de Morena.

La diputada Alma Lidia de la Vega Sánchez: Con su venia, presidenta.

La presidenta diputada María de los Dolores Padierna Luna: Adelante.

La diputada Alma Lidia de la Vega Sánchez: Y aprovecho para felicitarla y sin duda tendrá un gran éxito en este encargo.

La presidenta diputada María de los Dolores Padierna Luna: Muchas gracias.

La diputada Alma Lidia de la Vega Sánchez: En Morena no es necesario gritar, es lamentable el nivel de discusión que recién observamos, nos asiste la razón. Y desde esta tribuna hago uso de la palabra, para posicionarme a favor del dictamen por el que se reforma y adiciona el artículo 28 de nuestra Constitución.

Quiero, en primer lugar, a nombre de las y los hidalguenses agradecer la visita a Hidalgo de nuestra presidenta. La doctora Claudia Sheinbaum ya en sus primeros días visitó nuestro estado, como titular del Ejecutivo y, precisamente hace dos días, el pasado domingo, la presidenta anunció y dio el banderazo de los trabajos preliminares que incluyen los estudios de impacto ambiental y el proyecto ejecutivo para la construcción del Tren Interurbano México-Pachuca.

Este gran proyecto tiene como aliado a nuestro gobernador, el licenciado Julio Menchaca Salazar, un líder que inició hace dos años el camino de la transformación para construir un Hidalgo que merecemos las y los hidalguenses.

Esta obra tendrá un total de 98 kilómetros y pretende un tramo de 56 kilómetros del aeropuerto internacional Felipe Ángeles a Pachuca y 41.5 kilómetros del AIFA a Buenavista. Su construcción generará 42 mil empleos directos y la inversión será cercana a los 45 mil millones de pesos. Este tren entrará en funcionamiento el primer trimestre de 2027.

De acuerdo con datos del Inegi del censo 2020, diariamente se trasladan 42 mil personas con fines laborales o para realizar estudios desde la zona metropolitana de Pachuca hacia el Estado de México y Ciudad de México. Por ello, la construcción de este tren es prioritaria y la reforma que hoy nos ocupa lo es en consecuencia, porque impactará en la vida cotidiana de miles de personas, sobre todo impactará en el ahorro de tiempo en traslados, permitiendo mejorar su calidad de vida y el bienestar personal.

Sabemos que el tiempo invertido en traslados oscila entre los 80 minutos hasta las cuatro horas. El tiempo invertido en transporte sin duda se resta a las horas de convivencia, esparcimiento y sueño.

Estoy a favor de la recuperación de un transporte de trenes de pasajeros, porque al recuperarlos y rehabilitarlos estamos recuperando nuestra historia. Votar a favor de este dictamen contribuye al cumplimiento del derecho de movilidad de las y los mexicanos, se empezarán a reactivar las primeras seis rutas de pasajeros a lo largo del país, se incrementará de manera progresiva una opción de transporte que disminuye los costos de traslado de accidentes carreteros y beneficios medioambientales porque se reduce la huella de carbono.

Esta reforma representa una oportunidad para corregir el rumbo y recuperar esas décadas perdidas donde el transporte ferroviario se privatizó. Este dictamen es una propuesta legal y honesta...

Presidencia de la diputada María del Carmen Pinete Vargas

La presidenta diputada María del Carmen Pinete Vargas: Tiempo, compañera.

La diputada Alma Lidia de la Vega Sánchez: Está a la altura del pueblo de México a quien nos debemos como legisladoras y legisladores. Retiro mi reserva. Es cuanto, presidenta.

La presidenta diputada María del Carmen Pinete Vargas: Gracias diputada Alma Lidia. Tiene la palabra el diputado José Alejandro López Sánchez, del Partido del Trabajo, para presentar su propuesta de modificación, hasta por tres minutos.

El diputado José Alejandro López Sánchez: Con su venia, presidenta.

La presidenta diputada María del Carmen Pinete Vargas: Adelante, diputado.

El diputado José Alejandro López Sánchez: Buenas tardes, diputadas y diputados. Pues hoy vengo a hablar a favor de esta reforma en esta tribuna, cuando tomó posesión nuestra hoy presidenta de la República, la doctora Claudia Sheinbaum, se comprometió a duplicar las vías férreas que nuestro querido presidente, expresidente saliente había hecho. Y, en ese sentido quiero declarar, que el sector ferroviario es prioritario para el desarrollo nacional, tanto para el transporte de pasajeros, como de carga. En este país se había dejado de impulsar proyectos estratégicos, quienes hoy se oponen es porque están en contra del pueblo, acá vienen a decir que están a favor, sin embargo en la práctica siempre han estado en contra de todo este proceso de desarrollo estratégico.

Y vengo a hablar en el caso muy particular de Oaxaca, donde ya somos beneficiados con el proyecto Interoceánico, que une al Golfo de México con el océano Pacífico y que se acaba de construir un puerto de altura que prácticamente va a permitir el desarrollo y va a romper los hitos de que solamente al norte se puede desarrollar. En Oaxaca estamos viendo este gran avance y por ello estamos a favor de esta gran reforma que va a beneficiar, no solamente al sureste, sino a todo el pueblo de México.

Y, en este sentido, quisiera también comentar algo muy importante que es el sueño de mis hermanas y mis hermanos oaxaqueños, allá de la mixteca, que busca que se rehabilite esa Estación del Parián, para que ese sueño de allá de 1910, que se buscaba justamente con un proyecto estratégico, construir la vía férrea que iba del Parián, a Putla-Pinotepa Nacional, porque ahí también soñamos con la industrialización.

Es falso que en el sur no tengamos esa capacidad de trabajar. Yo creo que es momento también de reivindicar con este gran proyecto, con esta gran reforma, el trabajo que los migrantes que están trabajando en Estados Unidos, mandas esas grandes reservas económicas y que finalmente ayuda para que nuestro país vaya creciendo.

En ese sentido, con lo que han dicho acá, que de dónde va a salir el dinero. Pues finalmente del pueblo de México, que es quien trabaja, quien es... está enviando ese recurso, y en ese sentido estamos a favor.

Por lo cual, diría ya para terminar mi participación, de que todo este proceso de recuperación de las vías férreas se genera un proceso de incentivación en la creación de infraestructura férrea para reactivar la economía en zonas geográficas como el sureste y el centro del país, y en el Partido del Trabajo estamos a favor, sobre todo de que se vuelva a dar ese proceso de industrialización. Muchas gracias, y retiro mi reserva.

La presidenta diputada María del Carmen Pinete Vargas: Gracias, diputado López Sánchez. Tiene la palabra la diputada Verónica Martínez García, del Partido Revolucionario Institucional, para presentar su propuesta de modificación hasta por tres minutos.

La diputada Verónica Martínez García: Con su permiso, diputada presidenta.

La presidenta diputada María del Carmen Pinete Vargas: Adelante.

La diputada Verónica Martínez García: Compañeras y compañeros, hoy nos encontramos frente a una decisión que marcará el futuro del transporte en México. El tren no solo es un medio de transporte, es también un símbolo de conexión, de desarrollo, de esperanza para miles de ciudadanas y ciudadanos.

Tenemos la oportunidad de que México cuente con un sistema ferroviario de pasajeros que acerque a las familias y que impulse el desarrollo del norte al sur del país. Este medio de transporte permitirá descongestionar la carga carretera y contribuirá a disminuir el impacto ambiental generado por vehículos automotores.

En nuestro país existen cerca de 23 mil kilómetros de vías férreas, las cuales trasladan al año aproximadamente el 26 por ciento de la carga terrestre que circula por el país. Sin embargo, es tan limitado su uso en materia de pasajeros que solo el 0.9 de la población lo utiliza como un medio de transporte, por lo que estamos frente a la posibilidad de revitalizar este importante medio de conectividad.

Sin embargo, como toda reforma, se requieren recursos suficientes para que funcione. Por lo que es necesario que en el Presupuesto de Egresos 2025 se destine una partida que permita modernizar la infraestructura ferroviaria existente y migrar a una de pasajeros basada en energías limpias para reducir significativamente las emisiones de gases de efecto invernadero que generan al quemarse los combustibles fósiles.

Es necesario que las leyes secundarias establezcan reglas claras y responsabilidades tanto para la administración federal como para los concesionarios al ofrecer un servicio de buena calidad. En Coahuila celebramos que la presidenta haya volteado a ver al norte con el anuncio de la construcción del tren México-Nuevo Laredo con una longitud de más de mil 143 kilómetros rumbo al norte, pasando por Saltillo, Monterrey y Nuevo Laredo.

Como ya lo comentó nuestro gobernador Manolo Jiménez, apoyaremos todo lo que sea en beneficio de nuestro estado. Compañeras y compañeros, en el PRI siempre estaremos a favor de las políticas públicas que busquen generar bienestar social, a través de la creación de fuentes de empleo y de que México avance, pero también exigiremos que estas políticas públicas vayan acompañadas de instrumentos que permitan su fiscalización, que exista transparencia en las reglas y en el uso de los recursos públicos. Votaremos a favor, porque en el Grupo Parlamentario del PRI queremos seguir construyendo un México más justo y más conectado para todas y todos los mexicanos. Es cuanto, diputada presidenta.

La presidenta diputada María del Carmen Pinete Vargas: Diputada, ¿retira su reserva? Consulte la Secretaría a la asamblea, en votación económica si se admite a discusión.

El secretario diputado José Luis Montalvo Luna: En votación económica, se pregunta si se admite a discusión. Las diputadas y los diputados que estén por la afirmativa sírvanse levantar la mano. Las diputadas y los diputados que estén por la negativa sírvanse manifestarlo. Mayoría por la negativa.

La presidenta diputada María del Carmen Pinete Vargas: No se admite a discusión. Se desecha.

En el uso de la voz el diputado Javier Taja Ramírez, de Morena, para presentar su modificación hasta por tres minutos.

El diputado Javier Taja Ramírez: Con su permiso, señora presidenta.

La presidenta diputada María del Carmen Pinete Vargas: Adelante.

El diputado Javier Taja Ramírez: Buenos días, compañeras y compañeros diputados. Antes que nada, quiero mandarle un saludo a la familia de mi amigo y mi paisano Alejandro Arcos, que en paz descanse.

Hoy, nos encontramos ante una oportunidad histórica para fortalecer el desarrollo de nuestro país, al debatir sobre todo la modificación del artículo 28 de nuestra Constitución, en materia de vías y transportes ferroviarios. Esta reforma no sólo actualiza un sector que fue clave en el pasado, sino que también lo proyecta hacia el futuro, abriendo nuevas posibilidades para el crecimiento económico, la conectividad y la sustentabilidad en México.

El transporte ferroviario ha sido un pilar del progreso de muchas naciones. No es casualidad que los países más avanzados cuenten con un sistema ferroviario robusto, eficiente y seguro. México no puede quedarse atrás.

Al clasificar las vías y el transporte ferroviario, tanto de pasajeros como de carga, como áreas estratégicas para el desarrollo nacional estamos sentando las bases para una infraestructura que, con la rectoría del Estado, de la mano con la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, así como las respectivas comisiones en la materia, se liberará la creación de un sistema de transporte moderno, accesible y sostenible.

Primero. Esta reforma traerá consigo grandes beneficios económicos. Al incentivar el uso de las vías férreas para el transporte de personas, reduciremos la sobrecarga que hoy existe en nuestras carreteras, disminuyendo los costos logísticos para miles de empresas y mejorando la competitividad del país en el ámbito global. De igual manera, facilitaremos el comercio y la distribución de bienes en todo el territorio, aprovechando una red ferroviaria que puede crecer y optimizar bajo este nuevo esquema de concesiones y asignaciones estratégicas.

Segundo. Esta modificación promueve la integración regional, conectando de manera más eficiente nuestras principales ciudades con zonas rurales y fronterizas. Un sistema ferroviario renovado reducirá tiempos de traslados, mejorará la seguridad y ampliará las oportunidades de trabajo y desarrollo para millones de mexicanos. Hacer del tren un medio de transporte viable nuevamente es una apuesta por la inclusión social y la movilidad.

Finalmente, no podemos ignorar el impacto positivo que esta reforma tendrá en el medio ambiente. Al fomentar el uso del tren para el transporte de pasajeros disminuirémos significativamente las emisiones de gases constantemente y resolveremos nuestra dependencia del transporte carretero, un sistema sostenible a largo plazo.

Esta medida va en línea con los compromisos internacionales de México en materia de cambio climático y nos coloca en una posición más responsable hacia las generaciones futuras. Por donde se vea, compañeras y compañeros, esta reforma, que beneficia al pueblo de México, es un avance en nuestras comunicaciones, comercio, competitividad e impacto global.

Apostemos por un México más conectado, más próspero y más sostenible. El transporte ferroviario es una de las claves para lograrlo. Es tiempo de avanzar, compañeros. Es cuanto, señora presidenta. Retiro mi reserva.

La presidenta diputada María del Carmen Pinete Vargas: Gracias, compañero diputado. Tiene la palabra el diputado Ricardo Sóstenes Mejía Berdeja, del Partido del Trabajo, para presentar su propuesta de modificación, hasta por tres minutos.

El diputado Ricardo Sóstenes Mejía Berdeja: Con su venia, presidenta, y felicidades.

La presidenta diputada María del Carmen Pinete Vargas: Adelante, diputado.

El diputado Ricardo Sóstenes Mejía Berdeja: Esta legislatura no solo está refundando el régimen político, sino también desmontando todo el entramado neoliberal que surgió entre 1983 y 2018, antes del arribo del expresidente López Obrador.

El modelo neoliberal desmanteló al Estado mexicano, le quitó capacidades, remató empresas públicas, se hicieron negocios con saliva para beneficiar a grupos afines al PRI. Y este modelo continuó con el PAN, prácticamente siguió la misma situación.

Por eso, recuperar las vías férreas es una decisión muy importante. Retomar las vías férreas para prestar el servicio de transporte de pasajeros, pero también propondría que fuera el de carga.

En el propio artículo 28 se establece que es un área prioritaria, y al final quedará como una de las concesiones. Con la reforma zedillista del 95, cuando entregó los trenes y los ferrocarriles a 2 empresas del grupo Kansas City y el grupo Ferromex, que acapararon casi el 94 por ciento de la red ferroviaria, se procesó no solamente un crimen de Estado, sino un atentado contra los trabajadores. Se usó al sindicalismo charro para privar de derechos a los trabajadores ferrocarrileros.

También esta reforma es una reivindicación a los trabajadores. Y ahí quiero reconocer lo que hoy vive la gente en Frontera, Coahuila, que todavía están esperando liquidaciones por parte de Ferromex, que fueron despedidos. Ojalá esto sirva también para limpiar todos estos excesos, abusos laborales que se han cometido.

Pues bien, nosotros creemos que la doctora Claudia Sheinbaum con este plan ferroviario va a impulsar el desarrollo económico, industrial y de infraestructura del país. Es un cambio sustantivo y ya no podemos permitir que privados se queden con todos los derechos ferroviarios de los mexicanos.

Ya no más estos modelos excluyentes y corruptos y sí a la rectoría del Estado. Que haya la participación de privados a través de concesiones, pero que el Estado se reserve siempre el control. Es no solo un tema económico y de infraestructura, es también un tema de soberanía y de cuidado de los recursos estratégicos.

Mañana se verá la recuperación del sector eléctrico, hoy la recuperación del sector ferroviario. Esa es la ruta del cambio de la cuarta transformación y qué bueno que hoy otros grupos hagan un *mea culpa* vergonzante de los excesos que cometieron Zedillo, que sirvió a Kansas City después de la privatización, y otros del PAN como Georgina Kessel o Calderón, que sirvieron a Iberdrola o empresas subsidiarias de esta empresa.

Es decir, ya no más corrupción, ya no más negocios privados y públicos, y que la infraestructura estratégica sea para los mexicanos. Es cuanto y retiro la reserva, presidenta.

La presidenta diputada María del Carmen Pinete Vargas: Gracias, diputado. Tiene la palabra el diputado Juan Antonio Meléndez Ortega, del Partido Revolucionario Institucional, para presentar propuesta de modificación, hasta por tres minutos.

El diputado Juan Antonio Meléndez Ortega: Muy buenas tardes. Con su venia, diputada presidenta.

La presidenta diputada María del Carmen Pinete Vargas: Adelante, diputado.

El diputado Juan Antonio Meléndez Ortega: Honorable asamblea, me presento para expresar una serie de puntos a propósito de esta ley que involucra y, sobre todo, impacta de manera directa a diversos cruces ferroviarios en el quinto distrito federal del estado de Chihuahua.

Reconozco la relevancia de esta iniciativa y los beneficios potenciales que trae para el desarrollo de nuestro país, desde la conectividad hasta la viabilidad. Es el beneficio de los ciudadanos, de su economía y del desarrollo ferroviario de México. Sin embargo, es fundamental que se aborden algunos aspectos cruciales para garantizar la seguridad y la efectividad de las acciones que se realizan.

En nuestro carácter de gestores y voz de los ciudadanos, debemos tener los ojos puestos en todo momento en la revisión exhaustiva y, sobre todo, en la evaluación de los cruces ferroviarios existentes. Como lo comenté, este tema atañe directamente al distrito que represento, ya que existen dos en particular en donde los ciudadanos han expresado en diversas ocasiones la necesidad de intervenir directamente y hoy, a propósito de hablar del tema ya mencionado, quiero aprovechar la tribuna para expresar que es fundamental ampliar el presupuesto, reconocer la necesidad de una partida para atender las situaciones de riesgo y peligro que se han presentado en diversas ocasiones, mismos en los que lamentablemente han perdido de la vida personas que quisieron ganarle el paso al tren, tanto por falta de señalamiento como por causas humanas.

Por tanto, es, en un sentido fundamental, el poner atención al presupuesto que se refleje en el mantenimiento constante, en la culminación de proyectos rezagados, en nueva infraestructura como la construcción de puentes, desniveles, pasos y lo que sea necesario que pueda evitar los accidentes y, lo más importante, pérdidas humanas tan lamentables como las que se vivieron en municipios como La Cruz y el municipio de Delicias en el estado de Chihuahua.

La mejora de los cruces ferroviarios debe ser, en conclusión, mover y unir esfuerzos para garantizar el uso adecuado de los recursos públicos y que exista infraestructura digna.

De la misma manera y no ajeno a este tema trascendental con un propósito en común planteo la posibilidad de aprovechar este apartado para mencionar el beneficio y traer a colación la activación del ferrocarril y activar las aduanas como la de Ojinaga, Chihuahua, y de esta manera conectar y potencializar el comercio con el estado de Texas y propuestas para reactivar los puertos del estado de Sinaloa, aprovechar de la mejor manera el *nearshoring* en una geografía tan importante, y a la que le podemos sacar tanta partida como es la geografía de nuestro país. Es cuanto, diputada presidenta.

La presidenta diputada María del Carmen Pinete Vargas: Gracias, compañero diputado. Consulte la Secretaría a la asamblea en votación económica si se admite a discusión.

El secretario diputado José Luis Montalvo Luna: En votación económica se pregunta si se admite a discusión. Las diputadas y los diputados que estén por la afirmativa sírvanse manifestarlo. Las diputadas y los diputados que estén por la negativa sírvanse manifestarlo. Mayoría por la negativa.

La presidenta diputada María del Carmen Pinete Vargas: No se admite a discusión. Se desecha.

Tiene la palabra el diputado José Carlos Acosta Ruiz, de Morena, para presentar su propuesta de modificación, hasta por tres minutos.

El diputado José Carlos Acosta Ruiz: Con la venia de la Presidencia.

La presidenta diputada María del Carmen Pinete Vargas: Adelante, diputado.

El diputado José Carlos Acosta Ruiz: Buenas tardes, compañeras y compañeros diputados. El día de hoy estamos por votar y aprobar reformas al artículo 28 de nuestra Constitución Política. Estas reformas son a favor del transporte ferroviario de pasajeros de nuestro gran país.

La red ferroviaria en México cuenta con servicio de carga de pasajeros, cuya operación está bajo un modelo de concesiones. Actualmente la industria ferroviaria mexicana se compone de 17 mil 360 kilómetros de vía principal y secundaria concesionada de 4 mil 474 kilómetros de vía auxiliar, mil 555 kilómetros de vías férreas particulares, en total, todas suman 23 mil 389 kilómetros de vía operada.

A pesar de tener miles de kilómetros de vías férreas, solo una pequeña parte de ellas son utilizadas para trenes de pasajeros. Estos trenes fueron muy populares en el país desde el porfiriato hasta 1997. Y diríamos que en ferrocarril viajó la Revolución mexicana, del norte al centro del país.

Cuando en los Ferrocarriles Nacionales de México se suspendió definitivamente el servicio, esto se debió a la privatización que inició el ex presidente Ernesto Zedillo. La reforma del 95 promovida por el zedillismo, lo que representó un cambio estructural en la gestión de ferrovías mexicanas, generando un descontento a miles de usuarios de este importante medio de transporte que cubriría gran parte de la geografía de México y quedando limitados a trenes turísticos como solo el Chepe y el Tequila exprés.

Actualmente, y gracias al ex presidente Andrés Manuel López Obrador, contamos ya con el Tren Maya, quien comenzó con la cuarta transformación. Claro que Ernesto Zedillo, quien hoy se quiere vanagloriar, apareciendo después de 24 años de destierro de México y encabezar al grupo neoliberal con las privatizaciones que decimos, no volverán a pasar y no pasarán en nuestro país.

Los trenes para pasajeros son prioritarios en grandes ciudades por alimentar las redes del metro y descomprimir el uso del automóvil en largos recorridos, optimizar impactos ambientales que genera esta motorizada unidad a casi individual.

Es de suma importancia dar continuidad a los proyectos de trenes de pasajeros, hoy promovidos por nuestra actual presidenta la doctora Claudia Sheinbaum. Un esfuerzo gubernamental por renovar y optimizar la red de transporte de trenes en México, es una mirada hacia el bienestar de miles de usuarios que se verán beneficiados en su economía, en sus tiempos de traslado y en su calidad de vida.

Ojalá que en algún momento quienes promovían hace algunas intervenciones que se reformaran artículos y se recobraran empresas estatales, tuvieran el valor de presentar las iniciativas.

Claro que sí les decimos, que se regresen esas concesiones de TV Azteca, claro que sí que se regrese todo lo que en épocas salinistas, en épocas de Zedillo y del borracho de Calderón, vuelvan nuevamente para ser rectoría del Estado, en eso estamos de acuerdo. Y que no vengan solamente a hociconear, como aquí dicen, porque eso ya no es tiempo ni momento, ubíquense en dónde están, el daño que han hecho a nuestro país, el agravio que han causado a los mexicanos y que hoy...

La presidenta diputada María del Carmen Pinete Vargas: Concluya, compañero.

El diputado José Carlos Acosta Ruiz:...no estamos dispuestos a que se siga dando. Muchas gracias, compañeras y compañeros. Buenas tardes. Retiro mi reserva.

La presidenta diputada María del Carmen Pinete Vargas: Gracias, diputado. El diputado Hugo Eduardo Gutiérrez Arroyo, del Partido Revolucionario Institucional, ha solicitado que su participación se registre en el Diario de los Debates.

Tenemos a continuación al diputado Adrián González Naveda, del Partido del Trabajo, para presentar su propuesta de modificación, hasta por tres minutos.

El diputado Adrián González Naveda:Muchas gracias, compañera presidenta.

La presidenta diputada María del Carmen Pinete Vargas: Adelante, diputado.

El diputado Adrián González Naveda: Qué bonito venir a celebrar, compañeras, compañeros un día histórico, se empieza a saldar poco a poco un debate que llevaba mucho tiempo en México y que estamos llegando ya a poner los puntos finales. Hoy es una claudicación más del neoliberalismo en México. Cuando inicio este proceso de transformación decretamos el final del neoliberalismo y lo estamos acompañando en los hechos.

Punto por punto hemos ido desmontando, desarticulando un régimen que estaba diseñado para robar al pueblo, un gobierno que había sido conceptualizado para expoliar al pueblo, y no hay ningún elemento más de este triunfo histórico que el naufragio moral de la derecha y de quienes según defienden la doctrina y la racionalidad neoliberal.

Esa hipocresía que los caracteriza, lo decíamos y lo volvemos a manifestar, es ya un diagnóstico clínico de esquizofrenia. Cómo puede ser que suban aquí a claudicar moral y políticamente, pero lo hagan entre berrinches y pucheritos, o algunos de plano escupiendo espuma, y nos quieran decir ahora cómo seguir combatiendo el neoliberalismo que ustedes construyeron.

El más ocurrente de sus vocingleros viene y dice que nos sigamos ahora con expropiaciones. Que combatamos el neoliberalismo, según las recetas de los liberales. Qué bueno que el pueblo les ha dado tal tunda electoral, que tienen que venir aquí a allanarse a un proyecto político que es un auténtico movimiento de masas. No lo hacen de manera genuina. Quién va a creer que los representantes de la reacción están de acuerdo con que el ente colectivo, el Estado mexicano se fortalezca. Nadie se los cree, no han hecho más que buscar desmantelarlo sistemáticamente.

Vienen aquí a quedar bien, porque saben que su viabilidad electoral está en riesgo, porque como opción política están en su fase terminal, están agonizando y están en pleno desvarío. No ubican su posición en el momento histórico. Pero, sí se los vamos a decir clarito, de este proceso va a surgir finalmente una derecha que sí quiera al pueblo, no esta fisionomía final de sesenta y tantos vocingleros, pero tendremos, ya lo estamos viendo, esta claudicación moral se va a agudizar y este proceso de transformación no se va a detener, vamos en un proceso ascendente de empoderamiento popular. Así que escúchenlo bien, a los representantes de la derecha, unidad nacional, todo el poder al pueblo. Es cuanto, presidente, retiro la reserva, por favor.

La presidenta diputada María del Carmen Pinete Vargas: Gracias, diputado Adrián. Tiene la palabra el diputado Gilberto Herrera Solórzano, de Morena, para presentar su reserva de modificación hasta por tres minutos....

Tiene la palabra la diputada Ana Isabel González, del Partido Revolucionario Institucional, para presentar su propuesta de modificación, hasta por tres minutos. Adelante.

La diputada Ana Isabel González González:Gracias. Con su permiso, diputada presidenta.

La presidenta diputada María del Carmen Pinete Vargas: Adelante, diputada.

La diputada Ana Isabel González González: En el Partido Revolucionario Institucional, compañeras diputadas y diputados, votaremos a favor del presente dictamen porque contribuye al desarrollo y al crecimiento de nuestro

país. Claro, repito, estamos a favor de este dictamen, pero me gustaría mucho compartirles la reserva que el día de hoy estoy promoviendo, que es mirar un poquito más allá.

Me refiero a la movilidad y la conectividad. Es mirar a que estas vías de transporte que obviamente el día de hoy vamos a votar a favor, bueno, que sean con energías limpias y con energías sostenibles, porque no he escuchado aquí en esta tribuna hablar al respecto.

Sensibilicemos que la red ferroviaria sea de óptimas condiciones y con instrumentos como las que ya conocemos, llamadas ecotecnologías. Me refiero a que, sin duda alguna, pueda ayudar a contrarrestar también el cambio climático y no se nos pueda olvidar que ya nos alcanzó.

Los jóvenes de hoy —y me incluyo, todavía estoy en el límite, estoy en la línea—, demostramos que más que ser agentes de un cambio ambiental, somos líderes, que prácticamente contribuimos con propuestas necesarias para dar solución a los problemas que el día de hoy vivimos.

Con esta propuesta de reforma, pues trata prácticamente que entre el Estado y la ciudadanía también promovamos transportes más eficientes y transportes más prósperos, solo el 25 por ciento de la energía que se produce en nuestro país es limpia. En esta tesitura existen retos formidables por atender y que nuestro país aún no ha generado propuesta para combatir dicha problemática, la contaminación, y hablo de la contaminación en todas sus formas.

Busquemos esa forma, esa manera de no contaminar más nuestro medio ambiente y, como lo mencionaba hace un momento, no he escuchado que le demos también esa importancia y creo que puede ser una muy buena oportunidad el día de hoy. Debemos alzar la voz para que juntos logremos un medio ambiente sano, buscando en todo momento la preservación de recursos naturales, pero también recordar que son elementos angulares de nuestra biodiversidad.

Debemos también exigir nuevas rutas que propicien un medio ambiente sano y que sea próspero, dejemos de lado los colores, siempre que he tenido la oportunidad y de que me han brindado la oportunidad de estar en esta tribuna se los digo, construyamos un México sano y próspero.

En el Partido Revolucionario Institucional, como se los comenté al inicio, compañeras y compañeros, miramos más allá, buscamos que el Estado mexicano se garantice el acceso a las energías limpias y a las energías asequibles. Gracias por su atención y les pido de favor, compañeras y compañeros, que voten a favor esta reserva con la intención de seguir con estas modificaciones que el día de hoy vamos a hacer en conjunto, pero que veamos también por el medio ambiente y por las ecotecnologías. Es cuanto, diputada presidenta.

La presidenta diputada María del Carmen Pinete Vargas: Gracias, diputada. Consulte la Secretaría a la asamblea, en votación económica, si se admite a discusión.

La secretaria diputada Fuensanta Guadalupe Guerrero Esquivel: En votación económica se pregunta si se admite a discusión. Las diputadas y los diputados que estén por la afirmativa sírvanse manifestarlo. Las diputadas y los diputados que estén por la negativa sírvanse manifestarlo. Presidenta, mayoría por la negativa.

La presidenta diputada María del Carmen Pinete Vargas: No se admite a discusión y se desecha.

Tiene la palabra el diputado Gilberto Herrera Solórzano, de Morena, para presentar su propuesta de modificación, hasta por tres minutos.

El diputado Gilberto Herrera Solórzano: Muchas gracias, diputada presidenta.

La presidenta diputada María del Carmen Pinete Vargas: Adelante, diputado.

El diputado Gilberto Herrera Solórzano: El proceso de la cuarta transformación es muy similar al motor de una locomotora, ya arrancó, poco a poco, pero ya tomó viada y una vez que arranca ya no hay quien lo pare.

Recuperamos, recuperaremos los trenes de pasajeros, utilizo la palabra recuperar porque en el periodo neoliberal promovido por los perversos intereses económicos del Prián se arrebató el derecho al pueblo de hacer uso de las vías del ferrocarril que pertenecen a la nación, que nos pertenecen a todas y a todos los mexicanos.

Hoy, más por vergüenza, que, por convicción, van a votar a favor de esta iniciativa presentada por Andrés Manuel López Obrador, pero nosotros sí podemos presumir a los cuatro vientos que lo que ellos vendieron, lo que ellos privatizaron, lo que estamos recuperando, refinerías, puertos, aeropuertos, Mexicana de Aviación, carreteras, trenes, aerolíneas, minas, bancos, Banco del Bienestar y todavía vamos por más.

Y a la oposición que hoy en tribuna se ha preguntado por qué tiene que quedar en la Constitución el tema de los trenes de pasajeros, es porque sencillamente no les tenemos confianza. A muchos de nosotros, nuestras abuelas y abuelos nos contaban con gran nostalgia y alegría cómo usaban el tren para reunirse con sus familiares y amigos, cómo miraban los paisajes de todo el país, los más bellos del mundo, a través de las ventanas de los trenes.

A partir del 95 con su referente, Zedillo, en un acto civil y neoliberal, cambia la estrategia y decide que los trenes serían privatizados. Dijo él, entonces presidente de México, que la privatización correspondía a un esfuerzo por modernizar los trenes del país. Gran mentira.

Se le podría haber dado el beneficio de la duda, pero, imagínense, cuando terminó su sexenio comenzó a trabajar en la transnacional ferrocarrilera Kansas City, así es, la misma a la que le vendió Ferrocarriles Nacionales de México. Es triste, pero lamentable. Es una más de las tantas veces en que los inmorales del plan han traicionado a la nación para llenarse los bolsillos.

Con esta iniciativa que reforma y adiciona el artículo 28 de la Constitución mexicana podríamos asegurar que aún, si hay concesión en las empresas ferroviarias, nunca desaparecerán el servicio de pasajeros y, sobre todo, que sea de calidad, seguro, eficaz, ecológico y a bajo costo, como lo merecen las mexicanas y mexicanos.

Estoy seguro que muy pronto, muy pronto nuestro país estará nuevamente conectado con trenes de pasajeros. Soñamos allá en Tijuana con el Tren Transpeninsular de Tijuana a Los Cabos. Podremos viajar por todo México en trenes rápidos, como lo hacen en Europa, China, Japón, en Estados Unidos. Y como muestra de que la transformación ya arrancó y no para tenemos ya el compromiso de la presidenta de construir el doble de kilómetros que construyó el presidente Andrés Manuel López Obrador.

Compañeros y compañeras legisladoras, sigamos devolviendo a nuestra Constitución su grandeza, su sentido de justicia social. Mexicanas y mexicanos, preparen las maletas, porque la reforma va. Viva el regreso de los trenes de pasajeros a México. Viva México. Retiro mi reserva.

La presidenta diputada María del Carmen Pinete Vargas: Gracias, diputado. Tiene la palabra la diputada Ana Luisa del Muro García, del Partido del Trabajo, para presentar su propuesta de modificación hasta por tres minutos.

La diputada Ana Luisa del Muro García: Con su venia, presidenta.

La presidenta diputada María del Carmen Pinete Vargas: Adelante, diputada.

La diputada Ana Luisa del Muro García: Compañeras y compañeros, hoy en Zacatecas estamos de fiesta. Hoy celebramos la aprobación de este dictamen, por un tema de justicia social para las mexicanas y para los mexicanos. Hoy en día, la red ferroviaria se compone de más de 26 mil kilómetros. Por eso la conveniencia de que se tenga un uso más eficiente de este medio de comunicación, no sólo para transporte de carga sino para el transporte de pasajeros, con participación de empresas apegadas en forma y en términos legales, obviamente, que dependan del Estado.

Todo esto facilitará el transporte de personas y permitirá que puedan ejercer su derecho de libertad de tránsito en mejores condiciones. Hoy me alegra poderme dirigir a las zacatecanas y los zacatecanos, y decirles que Zacatecas formará parte del área prioritaria para reinstalar el servicio de tren de pasajeros, como parte de la ruta Aguascalientes, Chihuahua y Ciudad Juárez, tras el decreto por el que se declara área prioritaria para el

desarrollo nacional de prestación del servicio público del transporte ferroviario de pasajeros en el sistema ferroviario mexicano, que se aprobó con nuestro expresidente, licenciado Andrés Manuel López Obrador, el 20 de noviembre del 2023.

Decirles que destacando se van a considerar las estaciones que estuvieron nombradas, 11 estaciones que se nombraron en 1995 en Zacatecas, donde destacan los municipios de Ojocaliente, de Zacatecas Capital, Ciudad Cuauhtémoc, Calera, Fresnillo, Cañitas, Villa de Cos y Mazapil.

Por todo esto, compañeras y compañeros, es la importancia para que mi estado y para que el país, con esta reforma que hoy se va a aprobar en este honorable recinto, se beneficiarán millones de mexicanas y de mexicanos, y principalmente el estado que orgullosamente hoy vengo a representar en este recinto legislativo. Y, bueno, como parte del Grupo Parlamentario del Partido del Trabajo, toda la unidad al pueblo. Y que viva Zacatecas y que viva el Partido del Trabajo. Es cuanto, presidenta. Retiro la reserva.

La presidenta diputada María del Carmen Pinete Vargas: Gracias, diputada. Tiene la palabra el diputado Daniel Andrade Zurutuza, de Morena, para presentar su propuesta de modificación hasta por tres minutos. Adelante, paisano.

El diputado Daniel Andrade Zurutuza: Con el permiso de la Presidencia.

La presidenta diputada María del Carmen Pinete Vargas: Adelante.

El diputado Daniel Andrade Zurutuza: Hago uso de esta tribuna en representación de la Huasteca y de la sierra hidalguense, tierra que vio nacer a uno de los mayores héroes que ha dado el estado de Hidalgo a México: el general Felipe Ángeles.

La aportación del estratega en la tercera transformación de nuestro país está relacionada con la Revolución Mexicana, fue reconocida por el presidente López Obrador al poner su nombre al nuevo Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles, obra significativa que da identidad a la cuarta transformación de México.

En este sentido, considero importante resaltar que la infraestructura de transporte es crucial para impulsar la competitividad y crecimiento de las regiones, además de combatir la pobreza mediante la generación de empleos.

Por ello dar continuidad al desarrollo en infraestructura social, y el pasado domingo nuestra presidenta Claudia Sheinbaum Pardo, desde Hidalgo dio inicio a la construcción de una de las primeras siete líneas ferroviarias, y hablamos del tren de pasajeros que irá de la Ciudad de México a Pachuca.

Esta gran obra impactará positivamente a la región centro de nuestro país, junto a las demás líneas ferroviarias que construirán y que sumarán virtudes a la realidad para el desarrollo económico de México.

Dicho proyecto traerá beneficios directos a nuestros paisanos de Hidalgo, especialmente a los municipios de Tizayuca, Zapotlán, Zempoala, Villa de Tezontepec y Pachuca. Asimismo, brindará al Estado una mejor conectividad con la capital de nuestro país y abrirá la frontera norte, sin dejar de lado que será una herramienta para fomentar el turismo y la integración regional y metropolitana de nuestra entidad.

La visión internacional y futurista del Estado mexicano nuevamente pone en el centro de la política económica a los trenes de nuestro país, como es en la actualidad, y lo hacen grandes potencias como China, Japón, Francia, Alemania, entre otros países.

Esta reforma será impulsora del desarrollo social, tecnológico y económico. No obstante, la infraestructura en trenes requiere de grandes inversiones, y por esto los cambios a la ley implican que, en estos proyectos a nuestras empresas, cómo obtener concesionarios para poder tener de esta manera una gran alianza para nuestra nación.

Retomemos las ventajas de este sistema. El transporte en trenes tiene diversas fortalezas, por lo que resulta competitivo frente a otros medios de transporte y permite una mayor eficiencia y la reducción de los costos. Pero, sobre todo, será un gran aliado en la carrera por un futuro más sostenible.

Compañeras y compañeros, así como los ferrocarriles desempeñaron un papel crucial en la Revolución Mexicana, los trenes serán pieza clave en el nuevo crecimiento de México, ayudando a tener un país moderno en constante desarrollo, sostenible, y a la altura de las grandes potencias del mundo. Es cuanto, presidenta. Retiro mi reserva.

La presidenta diputada María del Carmen Pinete Vargas: Gracias, diputado Andrade. El diputado Luis Gerardo Sánchez Sánchez, del Partido Revolucionario Institucional, nos ha pedido que se registre su participación íntegra en el Diario de los Debates.

Continuamos con el diputado Santiago González Soto, del Partido del Trabajo, para presentar propuesta de modificación, hasta por tres minutos.

El diputado Santiago González Soto: Con el permiso de la Presidencia.

La presidenta diputada María del Carmen Pinete Vargas: Adelante.

El diputado Santiago González Soto: Compañeras y compañeros diputados. Desde el Cerro de la Silla se divisa la cuarta transformación y su segundo piso. Desde allá queremos decirles que estamos a favor de esta iniciativa, porque le urge la modernización a los ferrocarriles de este país.

No podemos seguir siendo espectadores de la gran revolución ferroviaria que se vive en todo el mundo. Para darles un ejemplo, el 75 por ciento de las vías en Alemania son de tráfico mixto y ahí se transportan más de 7 millones de pasajeros diarios y más de aproximadamente un millón de toneladas de mercancías en un país cuyo territorio es del tamaño de Chihuahua, es decir, un país en el que le apostaron a los ferrocarriles y hoy ahí tenemos la enorme diferencia de un país que desmanteló sus ferrocarriles a lo largo del período neoliberal.

Además de esto, efectivamente, países como Alemania, ellos alrededor de 20 mil kilómetros son redes eléctricas. En China, la verdad es que es un gran fenómeno mundial, porque ellos no tenían trenes de alta velocidad a principios del Siglo XXI, sus trenes hoy tienen más de 37 mil 900 kilómetros y unen sus megaciudades desde el año 2008 a la fecha.

¿México por qué se quedó rezagado en todo este período neoliberal? Primero, hay que recordarnos, tenemos que tener historia, eliminaron en su momento al dirigente nacional de los ferrocarrileros que se opuso justamente a eso, a desmantelar los ferrocarriles. Hablamos de Praxedis Fraustro, regiomontano, que un 17 de julio de 1993 se opuso a ese desmantelamiento, sin saber que años después Zedillo, traidor, entregaría los ferrocarriles al extranjero.

Además de esto, de este crimen de Estado que efectivamente fue sepultado y ocultado durante ese período negro de Carlos Salinas, hoy tenemos que recordar lo que ocurrió en su momento, pero, además tenemos la gran oportunidad de recuperar los trenes de pasajeros con la propuesta que nos ha hecho la presidenta, la primera presidenta de México, Claudia Sheinbaum. Vamos por los trenes por una sencilla razón, es un mandato del pueblo, no del patrón X.

En 1882, ¿qué provocó que Monterrey se convirtiera en la capital industrial de México? Los ferrocarriles. ¿Qué habría pasado si en aquel entonces, 1882, o antes, cuando lo planeó el presidente Benito Juárez, ¿qué habría pasado si el tren hubiera ido hacia el sur? Lo mismo, lo que hoy hizo el presidente Andrés Manuel, desarrollo, crecimiento. Hoy el sur está creciendo al 7 por ciento mientras que el resto del país crecemos al 3%, ¿producto de qué? De la llegada de los ferrocarriles a esa enorme y bella zona del sur del país.

Con esto, simplemente quiero decirles que lo que ocurrió en ese momento y lo vamos a hacer con el dinero del pueblo por una simple razón, hoy el dinero ya no se lo roban los gobiernos al estilo PRIAN. Gracias. Retiro la reserva.

La presidenta diputada María del Carmen Pinete Vargas: Gracias a usted, diputado. Tiene la palabra la diputada Eunice Abigaíl Mendoza Ramírez, de Morena, para presentar su modificación, hasta por tres minutos.

La diputada Eunice Abigaíl Mendoza Ramírez: Con la venia de la Presidencia.

La presidenta diputada María del Carmen Pinete Vargas: Adelante, diputada.

La diputada Eunice Abigaíl Mendoza Ramírez: Gracias. Desde esta tribuna saludo con agrado al pueblo de México y en especial a los pueblos y comunidades indígenas del Valle del Mezquital, compañeras y compañeros legisladores, el transporte ferroviario desde sus inicios ha sido un símbolo de desarrollo, conectividad y bienestar. Al discutir esta reforma al artículo 28 de nuestra Constitución estamos reafirmando una postura clara, la postura de reconstruir un país que prioriza el bienestar colectivo y la justicia social, donde la movilidad es un derecho y no un privilegio.

Durante décadas el ferrocarril fue un motor que movió a nuestro país, desde la histórica ruta iniciada por el presidente Benito Juárez, hasta su consolidación bajo la visión social de Lázaro Cárdenas.

El ferrocarril no solo conectó territorios sino también sueños y aspiraciones de millones de mexicanos y mexicanas. En su momento más álgido, el tren de pasajeros llevó consigo no solo mercancías o personas, sino el espíritu de un país en marcha, un país en transformación.

Sin embargo, ese espíritu fue traicionado cuando en 1995, con la privatización del sistema ferroviario se decidió que solo las élites económicas merecían beneficiarse de ese patrimonio. Privatizar fue cerrar puertas, fue romper puentes, fue decirle al pueblo que el derecho a una movilidad digna era una mercancía y que solo quienes pudieran pagar tendrían acceso a ellas. El tren no es de los inversionistas extranjeros ni de los grandes consorcios, el tren es del pueblo de México.

Y como legisladores es nuestro deber garantizar que ese servicio sea restaurado. No queremos más un tren de las élites, queremos un tren del pueblo y para el pueblo.

En este contexto, quiero hacer una mención especial a un hecho que llenó de orgullo al estado de Hidalgo y a los que venimos de él.

El pasado 6 de octubre, la presidenta Claudia Sheinbaum, junto a nuestro gobernador, dieron el banderazo de salida para la construcción del tren México-Pachuca, una obra emblemática que fortalecerá nuestra conectividad con el Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles y con el Valle de México.

Esta obra que tomará poco más de dos años en completarse, no solo facilitará los desplazamientos en nuestra identidad y a la Ciudad de México, sino que reducirá significativamente los tiempos de traslado, generando mejores oportunidades de empleo, desarrollo económico y bienestar para nuestra población.

Las y los hidalguenses celebramos este inicio con entusiasmo, sabemos que este tren reducirá el tiempo de traslado entre Pachuca y la Ciudad de México, mejorando la calidad de vida de miles de familias, diariamente, que recorren esta ruta. Muchas gracias, presidenta Claudia Sheinbaum, el pueblo de Hidalgo siempre va a recordar esta tan importante obra. Es cuanto. Diputada, retiro mi reserva.

La presidenta diputada María del Carmen Pinete Vargas: Gracias, diputada Abigaíl. A petición del diputado Juan Moreno de Haro, del Partido Revolucionario Institucional, se va a registrar su participación en el Diario de los Debates.

Tenemos, a continuación, el uso de la voz del diputado Emilio Manzanilla Téllez, del Partido del Trabajo, para presentar propuesta de modificación, hasta por tres minutos.

El diputado Emilio Manzanilla Téllez: Con la venia de la Presidencia.

La presidenta diputada María del Carmen Pinete Vargas: Adelante, diputado.

El diputado Emilio Manzanilla Téllez: Recuperar el control de la actividad ferroviaria para el bien del pueblo de México, fue un mandato que nos hizo el pueblo de México el 2 de junio, por eso desde esta tribuna exigimos que se regrese el control de los ferrocarriles, ya que era un transporte de muchísimo beneficio para todo el país, especialmente para la gente de escasos recursos.

Soy originario del estado de Michoacán y desde niño usé el tren como un transporte. Con todas las limitaciones económicas, era un transporte muy benéfico. Muchísima gente utilizaba el ferrocarril para traer productos de la región y comercializarlos aquí en la Ciudad de México y de regreso el tren hacía una función hasta de correo. Las personas llevaban cartas, llevaban dinero, llevaban encomiendas de la gente que aquí laboraba a mi región y así como ahí, eso se hacía en todo el país.

El ferrocarril es un medio de transporte que con ello se fomenta el comercio interno. Estudiantes, trabajadores lo utilizan como un medio de comunicación y de transporte. Por eso, se los digo con conocimiento de causa, viajé con mi familia en el ferrocarril y al quitar el ferrocarril de transporte de pasajeros en el periodo de los gobiernos neoliberales de Ernesto Zedillo, con ello le dieron un duro golpe a la gente de escasos recursos de este país, favoreciendo con ello a las líneas de transporte de pasajeros, como la línea de ETN, que mucho se mencionó que era de Carlos Salinas de Gortari.

Por eso también quitaron los ferrocarriles, pero hoy en día la gente ya no viaja ni por placer ni por trabajo, porque el costo del pasaje es muy alto y hay limitación en la gente que trae productos para revender. Por eso, compañeros y compañeras diputados, hagamos justicia social, la gente votó por nosotros por esa propuesta de que regresen los trenes pasajeros a este país y que se haga una ampliación de las vías para que de esa manera vuelva la gente a ser feliz con los ferrocarriles.

Por ello se los digo desde la más alta tribuna de este país, amigos mexicanos, estamos a favor en el Grupo Parlamentario del Partido del Trabajo a que regresen los ferrocarriles. Viva el Partido del Trabajo. Se retira la reserva, presidenta.

La presidenta diputada María del Carmen Pinete Vargas: Gracias, diputado. En el uso de la voz, la diputada Clara Cárdenas Galván, de Morena, para presentar su propuesta de modificación hasta por tres minutos.

La diputada Clara Cárdenas Galván:Bueno, con permiso de la Presidencia. Legisladoras y legisladores, parafraseando a un paisano, yo señores soy de Zapotlán el Grande, un pueblo tan grande que nos lo hicieron ciudad. Crecí en un enorme valle maicero, en un pueblo al pie del Nevado de Colima y al frente de la laguna de Zapotlán, con un clima envidiable, en medio de gente franca, amable y solidaria, todos orgullosos de nuestra tierra, tradiciones y cultura.

Una de esas tradiciones era ir los domingos en familia a la orilla del pueblo, a la estación del tren, a verlo pasar, al verlo llegar, a nutrirnos del alboroto que provocaba el sonido de la locomotora, del silbato del guardia, de la gente que bajaba gritando saludos a quienes lo esperaban, al barullo de los vendedores de comida, a los pasajeros y a los días en que viajábamos en él a Guadalajara o a Manzanillo.

Un recorrido inolvidable, que era posible por lo barato que era, lo que permitía a nuestros padres costearlo así en familia. Al día de hoy resentimos lo que nos han quitado, el Parque Nacional del Nevado está talado, una laguna azolvada; el valle invadido por invernaderos, aguacate, agave y un clima alterado, y el tren de pasajeros desaparecido de tajo por orden presidencial. Esta es la crónica de vida no solo de mi pueblo, sino de cientos de pueblos en todo el país.

Hoy celebro que estamos legislando para recuperar lo que al pueblo le pertenece. Recuperar los cerca de 27 mil kilómetros de líneas férreas concesionadas a privados para transporte de carga. Regresarle un medio de transporte por todo el territorio nacional a los mexicanos y que puedan viajar por gusto o trabajo en este medio con precios justos y que vuelvan a darle vida y desarrollo a las poblaciones por donde cruzan las vías ferroviarias.

Ocupamos reivindicar a México como nación históricamente competitiva en materia de trenes. Votemos por clasificar el transporte ferroviario de bienes y personas como materia estratégica, como un acto de justicia para todos los mexicanos, respaldados por la nueva visión del estado en donde las empresas estratégicas beneficien a la población sin perjudicar al sector privado.

Yo, diputadas y diputados, votaré a favor porque estoy segura que la 4T seguirá avanzando y le cumplirá al pueblo con honestidad, basado siempre con el humanismo mexicano. En Morena tenemos una máxima, por el bien de México, primero los pobres. Seguimos caminando. Retiro mis reservas, presidenta. Es cuanto.

La presidenta diputada María del Carmen Vargas: Gracias, diputada. Se registra en el Diario de los Debates la participación del diputado Andrés Mauricio Cantú Ramírez, del Partido Revolucionario Institucional, a petición de él mismo. Tiene la palabra el diputado Jesús Fernando García Hernández, del Partido del Trabajo. Adelante, profe.

El diputado Jesús Fernando García Hernández:Ánimo, ánimo, ánimo, desde Navolato vengo. Con el permiso del pueblo de México, con el permiso de la Mesa Directiva.

La presidenta diputada María del Carmen Pinete Vargas: Adelante...

El diputado Jesús Fernando García Hernández: Voy a hablar como uno más del pueblo. Soy profe y trabajé en la sierra de Badiraguato y por Navolato pasaba el Tacuarinero de Culiacán, Navolato, Altata y el Tren Bala y El Burro. Cómo los extraño, cómo los extraño.

Yo viví en Ciudad Obregón, ahí nací, Ciudad Obregón, Sonora, sí, Plano Oriente, y ahí está la estación, ahí en Plano Oriente, sí, y cerquita en Empalme donde incluso hasta los braceros revisaban para poderse ir a trabajar a Estados Unidos, ahí.

Pero, en qué cabeza cabe, dice la gente de mi pueblo, que si el tren era el que movilizaba y el tren era el que unía a las familias, sí, en un costo muy barato, en qué cabeza cabe haberlo quitado. Extrañamos a Colosio, porque si Colosio hubiera seguido adelante con su presidencia, Zedillo al subir con la muerte de Colosio, ave de mal agüero, viene y le parte la mandarina en gajos a lo que es los ferrocarriles.

Fijense, fijense nada más hasta donde llegó. Hoy, con los lemas de los partidos políticos: Justicia Social, Por una Patria Mejor, Democracia Ya, Patria para Todos. Preguntarles que ¿si quién paga? El que paga es el pueblo. Quien manda es el pueblo y a quien hay que obedecer es el pueblo.

Por eso yo dije la vez pasada de qué murió el quemado. Y el quemado —quemó— murió de puro ardor. Y, si murió de puro ardor, ahora, señores, el pueblo de México está exigiendo esa justicia: que le devuelvan lo que le quitaron. Y se lo quitaron a mansalva, quitárselo para dárselo a los más ricos. Y quitárselo a los pobres y al pueblo eso no tiene mamá, para no decirlo de otra manera. Sí, no tiene mamá.

Pero decirles, señores, que esto es un acto de justicia. Este dictamen que rescata el sentir del pueblo de México, que atiende una justa demanda que fue postergada por casi tres décadas, un dictamen que rezarse una deuda histórica con el pueblo de México, que regresa al pueblo de México el transporte ferroviario de pasajeros, un derecho que nunca debería haber perdido el pueblo.

Es imperdonable que en ese año del 95 Ernesto Zedillo extinguiera este tren de pasajeros, un recurso del pueblo que se lo entregó a intereses económicos. Y vean ustedes, qué casualidad, que ahora ese mismo personaje, ahora empleado del poder económico, se sienta en las mesas de aquellos a quienes benefició con la privatización de nuestros trenes. No tiene mamá. Esto es el rostro del neoliberalismo. ¿Habrás visto mayor desfachatez?

El dictamen a aprobar no es más que una simple votación, es una reivindicación de nuestra historia, es recordar a héroes, como Jesús García Corona, héroe de México que decía así, igual que nuestro amigo Vicente Guerrero: la patria es primero. Pero Zedillo dijo: la patria es dinero. Sí. Alguien, este Héroe de Nacozari, que dio su vida...

La presidenta diputada María del Carmen Pinete Vargas: Concluya, compañero.

El diputado Jesús Fernando García Hernández:...Hoy decimos basta de esa política insensible que solo benefició a unos cuantos. Regresemos pues al pueblo lo que le pertenece, al pueblo lo que es del pueblo. Ánimo. Y sáquense un 10. Todo el poder al pueblo. Síganse sacando ese 10. Retiro la reserva.

La presidenta diputada María del Carmen Pinete Vargas: Gracias, diputado. Tiene la palabra el diputado Rubén Ignacio Moreira Valdez, del Partido Revolucionario Institucional, para presentar su propuesta de modificación, hasta por tres minutos.

El diputado Rubén Ignacio Moreira Valdez: Yo les vengo a proponer una reserva para que lo que se va a votar sea viable. Y dice, en un artículo tercero transitorio: Los particulares que cuenten con concesiones para prestar el servicio de transporte ferroviario de carga están obligados a prestar el servicio de transporte ferroviario de pasajeros, dando prioridad a las poblaciones que habitan en comunidades aisladas que no cuenten con otro medio de transporte público. La ley de la materia establecerá los términos y condiciones que prevean el título de concesión, el número de vagones o trenes que como mínimo las empresas destinarán para el transporte de pasajeros, así como sus destinos.

Miren, compañeros de la mayoría, he escuchado toda la tarde y una parte de la mañana lo que han dicho. Estamos de acuerdo y vamos a votar a favor esta reforma constitucional, como lo hicimos en la Comisión de Puntos Constitucionales. He escuchado que hay que proteger al medio ambiente. Agrego yo: hay que proteger también a la población que se va a trasladar en los ferrocarriles de pasajeros.

Lo que no he escuchado es dónde va a salir el presupuesto para todo esto que se ha dicho que se va a hacer. Y ya lo veremos el próximo 15 de noviembre, cuando quede claro que cuando menos vamos a endeudar, o ustedes, al país en 1 billón de pesos más. Y si quieren hacer eso, seguramente 2 billones.

Esta reserva es la solución. Los he escuchado hablar de nacionalismo. Esta reserva les da la solución. Miren, amigas y amigos, a los empresarios hay que exigirles que un porcentaje de los vagones o de los trenes sean destinados al transporte de pasajeros, con la misma fuerza motriz que lo están haciendo, con las mismas estaciones, con las mismas rutas, y que la ley nos diga cuáles. Esto hace efectiva la propuesta que envió el anterior presidente de la República.

Lo demás que he escuchado son simplemente buenos deseos. Que yo espero se cumplan. Pero esta reforma, esta reserva los obligaría a eso. Espero que la otorguen. Yo no voy a retirar mi reserva porque quiero verlos votar a favor de algo que sí es efectivo, es obligar a los empresarios que tienen tantos ingresos a que pongan vagones en los trenes y que esos sean de pasajeros. Y eso no les va a costar a las y a los mexicanos. Eso no le va a costar al presupuesto. Esto va a ser inmediato. Muchas gracias, presidenta.

La presidenta diputada María del Carmen Pinete Vargas: Gracias, diputado. Consulte la Secretaría a la asamblea, en votación económica, si se admite a discusión.

La secretaria diputada Fuensanta Guadalupe Guerrero Esquivel: En votación económica, se pregunta si se admite a discusión. Las diputadas y los diputados que estén por la afirmativa sírvanse manifestarlo. Las diputadas y los diputados que estén por la negativa sírvanse manifestarlo. Presidenta, mayoría por la negativa.

La presidenta diputada María del Carmen Pinete Vargas: No se admite a discusión. Se desecha.

Tiene la palabra la diputada Mary Carmen Bernal Martínez, del Partido del Trabajo.

La diputada Mary Carmen Bernal Martínez: Con su venia, diputada presidenta.

La presidenta diputada María del Carmen Pinete Vargas: Adelante, diputada.

La diputada Mary Carmen Bernal Martínez: Compañeras y compañeros legisladores y, por supuesto, querido pueblo de México. Quiero comentarles que esta iniciativa, más bien quiero recordar que esta iniciativa, ahora ya dictamen y seguramente en unos minutos será parte de nuestra Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, es una iniciativa que presentó uno de los mejores presidentes que ha tenido nuestro país. Y no solamente nuestro país, no solamente México, sino a nivel mundial: Andrés Manuel López Obrador.

Quiero decirle al pueblo de México que le estamos cumpliendo, estamos cumpliendo con el segundo piso de la cuarta transformación, al cual nos comprometimos. Esta iniciativa le devuelve al pueblo de México la esencia, el corazón de una de las vías de comunicación más emblemáticas de México.

Y, bueno, no fue una pregunta directa, pero yo quiero contestar: no se preocupen, no vamos a endeudar al pueblo de México. Hay recursos suficientes para poder restablecer las vías de comunicación. Mucho se hablaba de que no íbamos a ser capaces de construir un buen aeropuerto, y hoy quiero decirles que el Aeropuerto Felipe Ángeles está catalogado como uno de los aeropuertos más bellos del mundo y de México, por supuesto.

Mucho se decía que no íbamos a ser capaces de terminar el Tren Maya, que cómo lo íbamos a hacer, que no se contaban con los recursos suficientes. Hoy quiero decirles que estamos a punto de terminar una de las obras más impresionantes de este sexenio.

Quiero decirles que en mucho de lo que se va a hacer seguramente se tendrán que utilizar o reutilizar las vías de comunicación que por mucho tiempo estuvieron abandonadas por los gobiernos neoliberales.

Hoy, tenemos que recomponer todo lo que en su momento se abandonó porque ya nos les generaba una ganancia, porque se descompuso el gobierno, porque se enfermaron de dinero y de poder y se olvidaron de lo más importante, que es satisfacer las necesidades del pueblo de México. Poco a poco iremos reconstruyendo.

A mí me hubiese encantado que en esta iniciativa el gobierno mexicano se hiciera cargo de las concesiones, o no concesionara, mejor dicho, que se hiciera cargo del tren de pasajeros. Sin embargo, sabemos que es poco a poco, que se tiene que concesionar el servicio, porque además así lo establece nuestra Constitución y así lo establece nuestra ley.

Pero, cuidaremos nuestra soberanía, cuidaremos que no se violente a nuestro país, que sigamos siendo autónomos y que no haya abusos por parte de esas empresas privadas que mucho daño le hicieron a nuestro país. Cuidaremos nuestra soberanía, cuidaremos nuestro territorio y, por supuesto, que aspiramos a tener uno de los mejores medios de transporte a nivel mundial.

Que viva el pueblo de México y que vivan los futuros ferrocarriles mexicanos. Es cuanto, diputada presidenta. Retiro mi reserva.

Presidencia del diputado Sergio Carlos Gutiérrez Luna

El presidente diputado Sergio Carlos Gutiérrez Luna: Gracias. No hay materia de consulta. Finalmente, tiene el uso de la palabra el diputado Francisco Javier Sánchez Cervantes, de Morena.

El diputado Francisco Javier Sánchez Cervantes: Con su permiso, señor presidente. Desde 1857, cuando la innovadora línea de ferrocarril del Zócalo a la Villa de Guadalupe, el tren se convirtió en testigo y espejo de nuestro desarrollo. A costa de la esclavitud en el periodo de 1876 a 1910 creció enormemente el ferrocarril. En 1915 ya se tenían más de 20 mil kilómetros de líneas férreas y éramos el segundo lugar en América Latina, solo detrás de Argentina.

En 1937, el presidente Lázaro Cárdenas nacionaliza los ferrocarriles y viene en una nueva temporada de bonanza en los años 40. De 1950 a 1970 se modernizan los ferrocarriles y se crean nuevas líneas. Se creó una nueva empresa mexicana constructora, tan grande que da origen a la población de Ciudad Sahagún, en Hidalgo, misma que en 1962 ya exportaba máquinas mexicanas.

Desafortunadamente, en la década de los 90 se inicia un proceso de desprestigio y desmantelamiento de la red de trenes de pasajeros. Se dio la imagen de ineficiente, de sucio, de impuntual y desprestigiado y desprestigiable para los pasajeros, sin importar que había localidades a las que solo el tren podía conectar con otras ciudades. Y empezaron a suceder actos sospechosos, deleznable, mentirosos. Por una parte, los promotores de la reprivatización de pronto eran concesionarios de líneas de autobuses de pasajeros o contratistas de construcción de carreteras o administradores de autopistas.

Mientras que en todo el mundo se promovía el traslado de pasajeros mediante ferrocarriles y se invertía en su modernización, funcionamiento sustentable y con energías limpias, en México se justificaba la regresión. Su entreguismo costó el empleo de miles de personas, muchos de ellos en pueblos tuvieron que emigrar hacia los Estados Unidos porque ya no había trabajo.

Provocaron lo que no logró la Revolución, la gran depresión económica. Ni dos guerras mundiales arruinaron a Ferrocarriles Nacionales de México. Convirtieron en un pueblo fantasma a Ciudad Sahagún, en el estado de Hidalgo, en donde se construían ferrocarriles mexicanos. La prioridad de los gobiernos neoliberales nunca fue la ciudadanía ni su bienestar. Han acabado y acabaron con todo.

Ahora, en el tiempo de la cuarta transformación, ya se construyeron más kilómetros de vías férreas que en 50 años de neoliberalismo. Vamos por más con Claudia Sheinbaum. Hay proyectos de rescate y construcción de al menos cinco líneas férreas en el territorio nacional y sin endeudar al país. Que vivan los Ferrocarriles Nacionales de México. Muchas gracias.

El presidente diputado Sergio Carlos Gutiérrez Luna: Gracias. Ha retirado su propuesta, por lo que no hay materia de consulta.

En consecuencia, de conformidad con el artículo 231, numeral 4, del Reglamento, se pide a la Secretaría abra el sistema electrónico por diez minutos para proceder a la votación de lo reservado en términos del dictamen.

El secretario diputado Alan Sahir Márquez Becerra: Háganse los avisos que se refiere al artículo 144, numeral 2, del Reglamento de la Cámara de Diputados. Ábrase el sistema electrónico por diez minutos para proceder a la votación nominal de lo reservado en términos del dictamen.

(Votación)

La secretaria diputada Julieta Villalpando Riquelme: ¿Falta alguna diputada o diputado de emitir su voto? El sistema sigue abierto, diputados. ¿Alguna otra diputada o diputado que falte de emitir su voto? Ciérrase el sistema de votación. Andrea. Ciérrase el sistema electrónico de votación. Se emitieron 472 votos en pro, 0 abstenciones, 0 en contra, es mayoría calificada, señor presidente.

El presidente diputado Sergio Carlos Gutiérrez Luna: Gracias. Aprobado por 472 votos, unanimidad. Aprobado en lo general y en lo particular el proyecto de decreto por el que se reforma el párrafo cuarto y se adiciona un párrafo quinto al artículo 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de vías de transporte ferroviario. **Pasa al Senado de la República, para sus efectos constitucionales.**

CÁMARA DE DIPUTADOS

Informo a la Asamblea que se recibió de la Cámara de Diputados un PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL PÁRRAFO CUARTO Y SE ADICIONA UN PÁRRAFO QUINTO AL ARTÍCULO 28 DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, en materia de vías de transporte ferroviario.



PODER LEGISLATIVO FEDERAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

M I N U T A
P R O Y E C T O
D E
D E C R E T O

POR EL QUE SE REFORMA EL PÁRRAFO CUARTO Y SE ADICIONA UN PÁRRAFO QUINTO AL ARTÍCULO 28 DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE VÍAS Y TRANSPORTE FERROVIARIO

Artículo Único.- Se reforma el párrafo cuarto y se adiciona un párrafo quinto, recorriéndose los subsecuentes en su orden, al artículo 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, para quedar como sigue:

Artículo 28. ...

...

...

No constituirán monopolios las funciones que el Estado ejerza de manera exclusiva en las siguientes áreas estratégicas: correos, telégrafos y radiotelegrafía; minerales radiactivos y generación de energía nuclear; la planeación y el control del sistema eléctrico nacional, así como el servicio público de transmisión y distribución de energía eléctrica, y la exploración y extracción del petróleo y de los demás hidrocarburos, en los términos de los párrafos sexto y séptimo del artículo 27 de esta Constitución, respectivamente; así como las actividades que expresamente señalen las leyes que expida el Congreso de la Unión. La comunicación vía satélite y los ferrocarriles, **tanto para transporte de pasajeros como de carga**, son áreas prioritarias para el desarrollo nacional en los términos del artículo 25 de esta Constitución; el Estado al ejercer en ellas su rectoría, protegerá la seguridad y la soberanía de la Nación, y al otorgar **asignaciones**, concesiones o permisos mantendrá o establecerá el dominio de las respectivas vías de comunicación de acuerdo con las leyes de la materia.

El Estado Mexicano retoma el derecho de utilizar las vías ferroviarias para prestar el servicio de transporte de pasajeros. Para ello, el Ejecutivo Federal podrá otorgar asignaciones a empresas públicas o concesiones a particulares.

...

...

...

...

...





PODER LEGISLATIVO FEDERAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

Segundo.- El Congreso de la Unión tendrá un plazo de ciento ochenta días naturales a partir de la entrada en vigor del presente Decreto para realizar las adecuaciones que resulten necesarias a las leyes secundarias correspondientes, en los términos de este.

Tercero.- Los particulares que cuenten con concesiones para prestar el servicio de transporte ferroviario de carga podrán obtener concesiones para prestar el servicio de transporte ferroviario de pasajeros. En cualquier caso, se dará preferencia al servicio de transporte ferroviario de pasajeros, en términos de lo que determine la legislación.

SALÓN DE SESIONES DE LA CÁMARA DE DIPUTADOS DEL HONORABLE CONGRESO DE LA UNIÓN.- Ciudad de México, a 8 de octubre de 2024.



Dip. Sergio Carlos Gutiérrez Luna
Presidente

Dip. José Luis Montalvo Luna
Secretario

Se remite a la H. Cámara de Senadores,
para sus efectos constitucionales la
Minuta CD-LXVI-I-1P-007
Ciudad de México, a 8 de octubre de 2024

Mtro. Hugo Christian Rosas de León
Secretario de Servicios Parlamentarios

13V/eva*

De conformidad con el numeral 2 del artículo 176 del Reglamento del Senado de la República, se turnó directamente a las Comisiones Unidas de Puntos Constitucionales; y de Estudios Legislativos, el día de ayer 8 de octubre.

En otro apartado del Orden del Día dé cuenta la Secretaría con los dictámenes inscritos para primera lectura.

La Secretaria Senadora Jasmine María Bugarín Rodríguez: Con gusto, señor Presidente. Doy cuenta:

Uno, de las Comisiones Unidas de Puntos Constitucionales; de Comunicaciones y Transportes; y de Estudios Legislativos, con proyecto de Decreto por el que se reforma el párrafo cuarto y se adiciona un párrafo quinto al artículo 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de vías de transporte ferroviario.

PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL PÁRRAFO CUARTO Y SE ADICIONA UN PÁRRAFO QUINTO, AL ARTÍCULO 28 DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE VÍAS DE TRANSPORTE FERROVIARIO

(Dictamen de primera lectura)



DICTAMEN DE LAS COMISIONES UNIDAS DE PUNTOS CONSTITUCIONALES; DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES; Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, DE LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL PÁRRAFO CUARTO Y SE ADICIONA UN PÁRRAFO QUINTO, AL ARTÍCULO 28 DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE VÍAS DE TRANSPORTE FERROVIARIO.

HONORABLE ASAMBLEA:

A las Comisiones Unidas de Puntos Constitucionales; de Comunicaciones y Transportes; y de Estudios Legislativos, de la LXVI Legislatura de la Cámara de Senadores del Honorable Congreso de la Unión, les fue turnada para su análisis y dictamen correspondiente la Minuta con Proyecto de Decreto por el que reforma el párrafo cuarto y se adiciona un párrafo quinto, al artículo 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de Vías de Transporte Ferroviario.

Estas Comisiones, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 85, numeral 2, inciso a); 86, y 94 de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, así como por lo dispuesto por los artículos 113, numeral 2; 117, numeral 1; 135, fracción I; 177, numeral 1; 182 y 190 del Reglamento del Senado de la República, somete a la consideración de esta Honorable Asamblea, el presente Dictamen, con base en la siguiente:

METODOLOGÍA

Las Comisiones Unidas de Puntos Constitucionales; de Comunicaciones y Transportes; y de Estudios Legislativos, encargadas del análisis y dictaminación de la Minuta con Proyecto de Decreto, desarrollaron su trabajo conforme al procedimiento que a continuación se describe:

- I.** En el capítulo de “ANTECEDENTES” se da constancia del trámite de inicio del proceso legislativo y del recibo de turno para emitir el dictamen correspondiente.
- II.** En el capítulo referente a “OBJETO Y DESCRIPCIÓN DE LA MINUTA” se sintetiza el alcance de la propuesta en estudio.



DICTAMEN DE LAS COMISIONES UNIDAS DE PUNTOS CONSTITUCIONALES; DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES; Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, DE LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL PÁRRAFO CUARTO Y SE ADICIONA UN PÁRRAFO QUINTO, AL ARTÍCULO 28 DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE VÍAS DE TRANSPORTE FERROVIARIO.

III. En el capítulo de “CONSIDERACIONES” estas Comisiones expresan los argumentos de valoración de la Minuta con Proyecto de Decreto y de los motivos que sustentan el dictamen.

IV. En el capítulo denominado “CONCLUSIÓN”, se propone el Acuerdo que estas Comisiones someten a la consideración del H. Pleno Senatorial.

I. ANTECEDENTES.

1. Con fecha 8 de octubre de 2024, la Mesa Directiva de la Cámara de Diputados remitió al Senado de la República, con oficio D.G.P.L. 66-II-6-0012, la Minuta con Proyecto de Decreto.

2. El 9 de octubre de 2024, la Mesa Directiva del Senado de la República acordó la ampliación de turno de dicha Minuta con Proyecto de Decreto, para que fuera remitida a las Comisiones Unidas de Puntos Constitucionales; de Comunicaciones y Transportes; y de Estudios Legislativos, mediante el oficio DGPL-1P1A.-1156 para su análisis y dictamen correspondiente.

3. El 14 de octubre de 2024, las Comisiones Unidas de Puntos Constitucionales; de Comunicaciones y Transportes; y de Estudios Legislativos del Senado de la República, analizaron el contenido y fundamentación de la Minuta con Proyecto de Decreto turnada por la Mesa Directiva.

4. En la minuta turnada y estudiada por este Senado, las y los integrantes de la Colegisladora, consideraron los motivos y las propuestas de modificación del entonces Presidente de la República, conforme a las razones que él expresa y que se dan aquí por reproducidas, así como por las que, en seguida, en el apartado de Consideraciones, se exponen. No obstante,



DICTAMEN DE LAS COMISIONES UNIDAS DE PUNTOS CONSTITUCIONALES; DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES; Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, DE LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL PÁRRAFO CUARTO Y SE ADICIONA UN PÁRRAFO QUINTO, AL ARTÍCULO 28 DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE VÍAS DE TRANSPORTE FERROVIARIO.

resulta pertinente destacar algunos aspectos de relevancia que fueron considerados por la Cámara de Diputados:

“ ...

La iniciativa que aquí se considera propone modificar el Artículo 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, para clasificar la materia de transporte ferroviario de bienes y personas como estratégica; para precisar el derecho de uso y aprovechamiento del Estado Mexicano sobre las vías férreas para el transporte de pasajeros; y para atribuir al propio Estado la facultad de realizar asignaciones y otorgar concesiones a privados para el transporte ferroviario de personas, con un carácter preferente.

Los motivos en los que se hace descansar la propuesta de modificación se refieren en forma resumida en el apartado correspondiente de este dictamen y se reenvía al contenido íntegro de la iniciativa mediante una liga a la Gaceta Parlamentaria correspondiente, todo lo cual se da por reproducido en este apartado como si se insertara a la letra en obvio de repeticiones inútiles y por economía de procedimiento.

En ese contexto, el problema que se plantea a esta Comisión es ponderar si la propuesta de modificación es procedente y justificada y determinar si hay lugar a incardinar las disposiciones propuestas en el texto constitucional.

Las y los Diputados que integran la Comisión, participan de los motivos y las propuestas de modificación del Presidente de la República, conforme a las razones que él expresa y que se dan aquí por reproducidas, así como por las que en seguida se exponen.



DICTAMEN DE LAS COMISIONES UNIDAS DE PUNTOS CONSTITUCIONALES; DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES; Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, DE LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL PÁRRAFO CUARTO Y SE ADICIONA UN PÁRRAFO QUINTO, AL ARTÍCULO 28 DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE VÍAS DE TRANSPORTE FERROVIARIO.

A lo largo de la historia y hasta la primera mitad del siglo XIX, el transporte de personas y bienes se realizó con el empleo de animales, vehículos halados por ellos, y a través de las mismas personas.

La locomotora de vapor y las primeras vías férreas, en el contexto de la primera revolución industrial, significaron un hito en el transporte, así como para la vida social, económica y política de la humanidad.

Como era de esperarse, el desarrollo de la industria ferroviaria en el mundo cobra impulso a partir de entonces y pasa por diversas etapas que, convencionalmente y para los efectos de este dictamen, se pueden considerar como de difusión, impulso, auge y decaimiento, para llegar hoy a un replanteamiento.

América Latina y México en lo particular formaron y forman parte de ese periplo ferroviario.

Si bien Cuba fue la primera nación Latinoamericana en tender líneas férreas en su territorio, en la última mitad del siglo XIX, México, Argentina y Brasil se posicionaron como los países con un mayor tendido férreo, en números absolutos.

En el caso de México en ese tiempo, es útil expresar que la industria ferroviaria se encontraba dominada por el capital privado, especialmente extranjero, aunque el gobierno mexicano conservó la rectoría de la línea férrea del Istmo de Tehuantepec, por su valor estratégico.

También es revelador que el gobierno de México en el siglo XIX, otorgó concesiones a las empresas ferroviarias extranjeras, bajo la condición de que se consideraran mexicanas y se sujetaran a las leyes del país en lo que hacía a su funcionamiento, con el ánimo no siempre cristalizado en la realidad de controlar las desviaciones de los inversores.



DICTAMEN DE LAS COMISIONES UNIDAS DE PUNTOS CONSTITUCIONALES; DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES; Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, DE LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL PÁRRAFO CUARTO Y SE ADICIONA UN PÁRRAFO QUINTO, AL ARTÍCULO 28 DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE VÍAS DE TRANSPORTE FERROVIARIO.

Aunque la industria ferroviaria se encontraba en auge en el país, su desarrollo, sin embargo, no mantuvo su línea de crecimiento debido al advenimiento de la Revolución de inicios de 1910, aunque después de su triunfo hay una fuerte presencia estatal en el campo de ferrocarriles, mediante procesos de nacionalización que culminaron en 1970.

La historia constitucional patria muestra que la industria y vías ferroviarias no fueron contempladas en las Constituciones previas a 1917 -de sentido común, al ser una industria naciente apenas en aquel tiempo- y que la propia Constitución de 1917, en su inicio, tampoco las reguló.

La previsión de la industria ferroviaria se da con la modificación del Artículo 28 constitucional, publicada el 3 de febrero de 1983 en el Diario Oficial de la Federación, para establecer que los ferrocarriles, entre otras materias, eran un área estratégica que no daba a lugar a monopolio por las funciones que sobre ella ejerciera el Estado.

Fue hasta el 2 de marzo de 1995, se publica en el Diario Oficial de la Federación el Decreto por el cual se modifica el párrafo cuarto del Artículo 28 de la Constitución Nacional, en el que se consideró a la comunicación vía satélite y a los ferrocarriles como áreas prioritarias - ya no estratégicas- del desarrollo nacional y, por ende, susceptibles de ser materia de concesión, lo que después devino en la fuerte presencia del capital privado extranjero en la industria de ferrocarriles para el transporte de bienes.

Al comparar las Constituciones de América y Europa, se puede observar que la industria ferroviaria es objeto de regulación que no se deja solo al libre juego de las fuerzas económicas y sociales, sino que implica la intervención del Estado en grados diversos, reflejando, además su trascendencia.



DICTAMEN DE LAS COMISIONES UNIDAS DE PUNTOS CONSTITUCIONALES; DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES; Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, DE LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL PÁRRAFO CUARTO Y SE ADICIONA UN PÁRRAFO QUINTO, AL ARTÍCULO 28 DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE VÍAS DE TRANSPORTE FERROVIARIO.

Ejemplo de ello en América son Argentina (Artículo 125),^ Bolivia (Artículos 298 fracción II numeral 10; 300 fracción I numerales 8 y 9), Brasil (Artículos 22 fracción XXII; 144 fracción IV), Canadá (Artículo 92 numeral 10), Costa Rica (Artículo 121), El Salvador (Artículo 120), Uruguay (En las disposiciones transitorias especiales), Venezuela (Artículo 156 numeral 27).

En Europa, tan solo, por ejemplo; Alemania que mantiene una fuerte presencia pública (Artículos 73, 6a; 80, 2; 87e; 130; 143a) y España (148 5a y 149 21a).

Hoy en día, la red ferroviaria se compone de 26 mil 914 kilómetros, según se muestra en la iniciativa, y en su mayor parte está destinada al transporte de carga, que ha pasado de un transporte de 121.97 millones de toneladas netas en 2016, a 129.89 en 2021.

De conformidad con la Encuesta Nacional de Transportes 2022, en la industria ferroviaria, prestan el servicio de transporte de carga los concesionarios y asignatarios: Kansas City Southern de México, S.A. de C.V. (KCSM), Ferrocarril Mexicano, S. A. de O. V. (FXE), Ferrosur, S. A. de O. V. (FSRR), Ferrocarril y Terminal del Valle de México, S. A. de O. V. (FTVM), Línea Coahuila Durango, S. A. de O. V. (LCD), Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S. A. de O. V. (FIT) y la Administradora de la Vía Corta Tijuana - Tecate, S. A. de O. V. (Admicarga). Adicionalmente, la empresa FONATUR Tren Maya S.A. de C.V. cuenta con una asignación mixta para la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga y de pasajeros en proceso.

La posición dominante en el mercado de transporte de carga en el sistema ferroviario nacional corresponde a KCSM y FXE. La misma Encuesta, informa que en el rubro de transporte de personas, las empresas de ferrocarriles que otorgan el servicio son: el Tren Suburbano de la Zona Metropolitana del Valle de México (concesión a Ferrocarriles Suburbanos S. A. de C. V.), el Tren Turístico Puebla-Cholula



DICTAMEN DE LAS COMISIONES UNIDAS DE PUNTOS CONSTITUCIONALES; DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES; Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, DE LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL PÁRRAFO CUARTO Y SE ADICIONA UN PÁRRAFO QUINTO, AL ARTÍCULO 28 DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE VÍAS DE TRANSPORTE FERROVIARIO.

(asignación al Estado de Puebla), el Ferrocarril Chihuahua-Pacífico (concesión a Ferrocarril Mexicano, S. A. de C. V.), el Tren Tequila Express (asignación al Estado de Jalisco) y el Tren de la Vía Corta Tijuana-Tecate (asignación al gobierno de Baja California). Por otra parte, la empresa FONATUR Tren Maya S.A. de C.V. cuenta con una asignación mixta para la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga y de pasajeros; en proceso.

La empresa que domina el mercado de transporte de personas es Ferrocarriles Suburbanos S.A. de C.V. que transporta 99.24% de los pasajeros que utilizan el Sistema Ferroviario Mexicano.

En el propio rubro de transporte de pasajeros, sin embargo, la citada Encuesta menciona que si bien en 2016 se movían por medio del transporte ferroviario 55.77 millones de personas, en el 2021 emplearon el transporte 30.36 millones.

Como bien se dice en la propuesta de modificación constitucional, en México el medio de transporte más utilizado es el carretero; así, de conformidad con el Manual Estadístico del Sector Transporte, en 2022 el movimiento doméstico de personas pasajeras fue de 3 mil 455 millones de personas (De ellas sólo 0.9% correspondió a transporte ferroviario, en tanto que de mercancías representó 5.5%2).

Es por eso, como se dice en la iniciativa que el 20 de noviembre de 2023 se publicó en el Diario Oficial de la Federación el "Decreto por el que se declara área prioritaria para el desarrollo nacional, la prestación del servicio público de transporte ferroviario de pasajeros en el Sistema Ferroviario Mexicano", a través del cual se establecen las primeras siete líneas que se concesionarán en el país: México-Veracruz-Coatzacoalcos; Interurbano AIFA-Pachuca; México-Querétaro-León-Aguascalientes; Manzanillo-Colíma-Guadalajara- Irapuato; México-San Luis Potosí-Monterrey-Nuevo Laredo; México - Querétaro- Guadalajara-Tepic-Mazatlán-Nogales; y Aguascalientes - Chihuahua-Ciudad Juárez".



DICTAMEN DE LAS COMISIONES UNIDAS DE PUNTOS CONSTITUCIONALES; DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES; Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, DE LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL PÁRRAFO CUARTO Y SE ADICIONA UN PÁRRAFO QUINTO, AL ARTÍCULO 28 DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE VÍAS DE TRANSPORTE FERROVIARIO.

II. OBJETO Y DESCRIPCIÓN DE LA MINUTA.

La Minuta con Proyecto de Decreto, materia del presente dictamen, fue turnada por la Cámara de Diputados el 9 de octubre de 2024, publicándose en la Gaceta del Senado el mismo día. El propósito de sus reformas propuestas es modernizar el marco legal sobre la utilización de las vías ferroviarias.

A continuación, se presenta el cuadro comparativo donde se ilustra la reforma promovida:

Iniciativa de Reforma de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.	
Texto Vigente	Propuesta
<p>Artículo 28. ...</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>No constituirán monopolios las funciones que el Estado ejerza de manera exclusiva en las siguientes áreas estratégicas: correos, telégrafos y radiotelegrafía; minerales radiactivos y generación de energía nuclear; la planeación y el control del sistema eléctrico nacional, así como el servicio público de transmisión y distribución de energía eléctrica, y la exploración y extracción del petróleo y de los demás hidrocarburos, en los términos de los párrafos sexto y séptimo del artículo</p>	<p>Artículo 28. ...</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>No constituirán monopolios las funciones que el Estado ejerza de manera exclusiva en las siguientes áreas estratégicas: correos, telégrafos y radiotelegrafía; minerales radiactivos y generación de energía nuclear; la planeación y el control del sistema eléctrico nacional, así como el servicio público de transmisión y distribución de energía eléctrica, y la exploración y extracción del petróleo y de los demás hidrocarburos, en los términos de los párrafos sexto y séptimo del artículo</p>



DICTAMEN DE LAS COMISIONES UNIDAS DE PUNTOS CONSTITUCIONALES; DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES; Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, DE LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL PÁRRAFO CUARTO Y SE ADICIONA UN PÁRRAFO QUINTO, AL ARTÍCULO 28 DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE VÍAS DE TRANSPORTE FERROVIARIO.

<p>27 de esta Constitución, respectivamente; así como las actividades que expresamente señalen las leyes que expida el Congreso de la Unión. La comunicación vía satélite y los ferrocarriles son áreas prioritarias para el desarrollo nacional en los términos del artículo 25 de esta Constitución; el Estado al ejercer en ellas su rectoría, protegerá la seguridad y la soberanía de la Nación, y al otorgar concesiones o permisos mantendrá o establecerá el dominio de las respectivas vías de comunicación de acuerdo con las leyes de la materia.</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>...</p>	<p>27 de esta Constitución, respectivamente; así como las actividades que expresamente señalen las leyes que expida el Congreso de la Unión. La comunicación vía satélite y los ferrocarriles, tanto para transporte de pasajeros como de carga, son áreas prioritarias para el desarrollo nacional en los términos del artículo 25 de esta Constitución; el Estado al ejercer en ellas su rectoría, protegerá la seguridad y la soberanía de la Nación, y al otorgar asignaciones, concesiones o permisos mantendrá o establecerá el dominio de las respectivas vías de comunicación de acuerdo con las leyes de la materia.</p> <p>El Estado Mexicano retoma el derecho de utilizar las vías ferroviarias para prestar el servicio de transporte de pasajeros. Para ello, el Ejecutivo Federal podrá otorgar asignaciones a empresas públicas o concesiones a particulares.</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>...</p>
---	--



DICTAMEN DE LAS COMISIONES UNIDAS DE PUNTOS CONSTITUCIONALES; DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES; Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, DE LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL PÁRRAFO CUARTO Y SE ADICIONA UN PÁRRAFO QUINTO, AL ARTÍCULO 28 DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE VÍAS DE TRANSPORTE FERROVIARIO.

...	...
...	...
...	...
...	...
...	...
...	...
...	...

III. CONSIDERACIONES.

A efecto de dar cumplimiento a lo dispuesto por el artículo 190 fracción VII, estas comisiones dictaminadoras estiman pertinente precisar las siguientes consideraciones:

PRIMERA. – Las Comisiones Unidas de Puntos Constitucionales; de Comunicaciones y Transportes; y de Estudios Legislativos del Senado de la República, son órganos legislativos de carácter ordinario y permanente, creados para el despacho de los asuntos y cuestiones relacionadas con las materias propias de sus denominaciones de acuerdo con lo dispuesto por los artículos 86, 94, 103 y demás relativos aplicables de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos; así como por lo dispuesto en los artículos 113, 117, 135, 177, 182, 190 y demás aplicables del Reglamento del Senado de la República. En consecuencia, las Comisiones Unidas de Puntos Constitucionales; de Comunicaciones y Transportes; y



DICTAMEN DE LAS COMISIONES UNIDAS DE PUNTOS CONSTITUCIONALES; DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES; Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, DE LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL PÁRRAFO CUARTO Y SE ADICIONA UN PÁRRAFO QUINTO, AL ARTÍCULO 28 DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE VÍAS DE TRANSPORTE FERROVIARIO.

de Estudios Legislativos, resultan competentes para dictaminar la Minuta con Proyecto de Decreto, descrita en el apartado de antecedentes del presente dictamen.

SEGUNDA. – Los integrantes de las Comisiones, llevamos a cabo el análisis de la Minuta con Proyecto de Decreto, materia del presente dictamen, y consideramos que la misma tiene como objetivo reformar el párrafo cuarto y adicionar un párrafo quinto, recorriéndose los subsecuentes en su orden, al artículo 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

TERCERA. – Estas comisiones dictaminadoras consideran que la reforma a la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos es viable, puesto que contribuye a la generación de desarrollo y crecimiento económico, principalmente para las personas menos favorecidas, a través de la infraestructura ferroviaria, lo que brinda bienestar para la población, fortaleciendo la competitividad del país, y permite la mejora en la conectividad y movilidad de los bienes y servicios, al disminuir tiempos y costo.

CUARTA. – Estas comisiones dictaminadoras consideran importante puntualizar que promover el transporte de las personas, en este caso, por vía ferroviaria, permitirá facilitar la libertad de tránsito.

El sistema férreo se considera relevante e importante para el desarrollo nacional, ya que México cuenta con una de las redes ferroviarias más grandes del mundo, factor que puede mitigar las perturbaciones ecológicas y los impactos en la salud de las personas que otros sistemas de transporte causan al usar altas concentraciones de dióxido de carbono.

QUINTA. - La propuesta de reforma es acorde con el "Decreto por el que se declara área prioritaria para el desarrollo nacional, la prestación del servicio público de



DICTAMEN DE LAS COMISIONES UNIDAS DE PUNTOS CONSTITUCIONALES; DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES; Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, DE LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL PÁRRAFO CUARTO Y SE ADICIONA UN PÁRRAFO QUINTO, AL ARTÍCULO 28 DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE VÍAS DE TRANSPORTE FERROVIARIO.

transporte ferroviario de pasajeros en el Sistema Ferroviario Mexicano", publicado el 20 de noviembre de 2023 en el Diario Oficial de la Federación, a través del cual se establecen las primeras siete líneas que se concesionarán en el país.

SEXTA. - La reforma constitucional en materia de transporte ferroviario, que propone modificar el artículo 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, es fundamental para la nación por diversas razones, todas orientadas a impulsar el desarrollo nacional, la democratización del transporte y el bienestar de la población. Esta reforma es clave porque busca retomar el control estatal sobre las vías ferroviarias, específicamente para la prestación del servicio de pasajeros, algo que había sido descuidado desde la privatización del sector en los años 90.

Uno de los principales beneficios de esta reforma es su impacto positivo en la movilidad de las personas. Actualmente, solo el 0.9% de los desplazamientos nacionales de pasajeros se realizan a través de trenes, lo que refleja una subutilización de la infraestructura ferroviaria disponible.

Con esta reforma, se pretende aprovechar los más de 27,000 km de vías férreas existentes para generar una alternativa sostenible, accesible y eficiente frente al uso de carreteras saturadas. Al descongestionar las vías terrestres, se mejoraría el tiempo de transporte, se reducirían los costos y se disminuiría el impacto ambiental, contribuyendo así al desarrollo sustentable.

Además, la reforma otorga al Estado la capacidad de otorgar concesiones y asignaciones para el transporte de pasajeros, garantizando que el servicio no solo sea accesible para todos, sino que esté diseñado con un enfoque en las necesidades de la población.

Al priorizar el transporte de pasajeros sobre el de carga, la conectividad de zonas remotas y marginadas, como el sureste mexicano, se vería significativamente beneficiada. Proyectos como el Tren Maya y el Tren Interoceánico del Istmo de



DICTAMEN DE LAS COMISIONES UNIDAS DE PUNTOS CONSTITUCIONALES; DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES; Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, DE LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL PÁRRAFO CUARTO Y SE ADICIONA UN PÁRRAFO QUINTO, AL ARTÍCULO 28 DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE VÍAS DE TRANSPORTE FERROVIARIO.

Tehuantepec ya están mostrando los beneficios económicos y de movilidad que puede generar un sistema ferroviario bien desarrollado.

Otro punto clave es que esta reforma recupera el control del Estado sobre un sector estratégico que fue privatizado en el periodo neoliberal, revirtiendo décadas de desmantelamiento de infraestructura ferroviaria. La capacidad del Estado para administrar y coordinar el servicio de transporte ferroviario de pasajeros asegura que los intereses nacionales estén por encima de los intereses privados.

La sustentabilidad ambiental también es un eje central de esta reforma. El uso del tren como medio de transporte tiene un impacto ambiental significativamente menor que los automóviles o aviones. Al fomentar el uso del transporte ferroviario, se contribuye a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, un aspecto crítico en el contexto de la crisis climática global. Esto va de la mano con los compromisos internacionales de México en el marco de la Agenda 2030 y los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS).

En términos económicos, la reforma abre la puerta para que se desarrolle nueva infraestructura ferroviaria en el país, lo que creará empleos y estimulará el crecimiento en diversas regiones. En particular, las zonas más rezagadas, como el sureste, se verían beneficiadas con proyectos que integren a estas comunidades en la economía nacional, conectándolas con centros industriales y comerciales de mayor relevancia.

Finalmente, esta reforma es un acto de justicia social, ya que amplía el acceso al transporte a quienes históricamente han quedado marginados por la falta de conectividad ferroviaria. Al ofrecer transporte accesible y de calidad, el Estado cumple con su deber de garantizar el derecho a la movilidad, un componente esencial para el desarrollo integral de todas las regiones del país.



DICTAMEN DE LAS COMISIONES UNIDAS DE PUNTOS CONSTITUCIONALES; DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES; Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, DE LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL PÁRRAFO CUARTO Y SE ADICIONA UN PÁRRAFO QUINTO, AL ARTÍCULO 28 DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE VÍAS DE TRANSPORTE FERROVIARIO.

SÉPTIMA. – Por último, es importante señalar que el sistema ferroviario es un medio de transporte seguro, eficaz, sustentable, sostenible y competitivo, que beneficiará a la población por ser accesible para conectar a zonas de difícil acceso, sin poner en segundo plano al transporte de mercancías, lo que puede fortalecer la movilidad en regiones con pocas alternativas de transporte, sin perder de vista la necesidad de que el transporte ferroviario esté garantizado dentro del marco legal, dotado de calidad, eficiencia y seguridad.

OCTAVA. - Es por todo lo anterior, que los integrantes de las Comisiones Unidas de Puntos Constitucionales; de Comunicaciones y Transportes; y de Estudios Legislativos, consideramos viable la Minuta con Proyecto de Decreto.

IV. CONCLUSIÓN.

Por todo lo anteriormente expuesto, los integrantes de las Comisiones Unidas de Puntos Constitucionales; de Comunicaciones y Transportes; y de Estudios Legislativos, que suscribimos el presente Dictamen, nos permitimos someter a la consideración de la Honorable Asamblea de la Cámara de Senadores de la LXVI Legislatura del H. Congreso de la Unión, el siguiente:

PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL PÁRRAFO CUARTO Y SE ADICIONA UN PÁRRAFO QUINTO, AL ARTÍCULO 28 DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE VÍAS DE TRANSPORTE FERROVIARIO.

Artículo Único. - Se reforma el párrafo cuarto y se adiciona un párrafo quinto, recorriéndose los subsecuentes en su orden, al artículo 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, para quedar como sigue:



DICTAMEN DE LAS COMISIONES UNIDAS DE PUNTOS CONSTITUCIONALES; DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES; Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, DE LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL PÁRRAFO CUARTO Y SE ADICIONA UN PÁRRAFO QUINTO, AL ARTÍCULO 28 DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE VÍAS DE TRANSPORTE FERROVIARIO.

Artículo 28. ...

...

...

No constituirán monopolios las funciones que el Estado ejerza de manera exclusiva en las siguientes áreas estratégicas: correos, telégrafos y radiotelegrafía; minerales radiactivos y generación de energía nuclear; la planeación y el control del sistema eléctrico nacional, así como el servicio público de transmisión y distribución de energía eléctrica, y la exploración y extracción del petróleo y de los demás hidrocarburos, en los términos de los párrafos sexto y séptimo del artículo 27 de esta Constitución, respectivamente; así como las actividades que expresamente señalen las leyes que expida el Congreso de la Unión. La comunicación vía satélite y los ferrocarriles, **tanto para transporte de pasajeros como de carga**, son áreas prioritarias para el desarrollo nacional en los términos del artículo 25 de esta Constitución; el Estado al ejercer en ellas su rectoría, protegerá la seguridad y la soberanía de la Nación, y al otorgar **asignaciones**, concesiones o permisos mantendrá o establecerá el dominio de las respectivas vías de comunicación de acuerdo con las leyes de la materia.

El Estado Mexicano retoma el derecho de utilizar las vías ferroviarias para prestar el servicio de transporte de pasajeros. Para ello, el Ejecutivo Federal podrá otorgar asignaciones a empresas públicas o concesiones a particulares.

...

...

...

...

...



DICTAMEN DE LAS COMISIONES UNIDAS DE PUNTOS CONSTITUCIONALES; DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES; Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, DE LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL PÁRRAFO CUARTO Y SE ADICIONA UN PÁRRAFO QUINTO, AL ARTÍCULO 28 DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE VÍAS DE TRANSPORTE FERROVIARIO.

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...



DICTAMEN DE LAS COMISIONES UNIDAS DE PUNTOS CONSTITUCIONALES; DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES; Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, DE LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL PÁRRAFO CUARTO Y SE ADICIONA UN PÁRRAFO QUINTO, AL ARTÍCULO 28 DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE VÍAS DE TRANSPORTE FERROVIARIO.

...

...

...

...

...

Transitorios

Primero. - El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

Segundo. - El Congreso de la Unión tendrá un plazo de ciento ochenta días naturales a partir de la entrada en vigor del presente Decreto para realizar las adecuaciones que resulten necesarias a las leyes secundarias correspondientes, en los términos de este.

Tercero. - Los particulares que cuenten con concesiones para prestar el servicio de transporte ferroviario de carga, podrán obtener concesiones para prestar el servicio de transporte ferroviario de pasajeros. En cualquier caso, se dará preferencia al servicio de transporte ferroviario de pasajeros, en términos de lo que determine la legislación.



DICTAMEN DE LAS COMISIONES UNIDAS DE PUNTOS CONSTITUCIONALES; DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES; Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, DE LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL PÁRRAFO CUARTO Y SE ADICIONA UN PÁRRAFO QUINTO, AL ARTÍCULO 28 DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE VÍAS DE TRANSPORTE FERROVIARIO.



Sen. Oscar Cantón Zetina
Presidente de la Comisión de Puntos Constitucionales



Sen. Alejandro Esquer Verdugo
Presidente de la Comisión de Comunicaciones y Transportes



Sen. Enrique Inzunza Cázarez
Presidente de la Comisión de Estudios Legislativos

Dado en Reunión de Comisiones Unidas de Puntos Constitucionales; de Comunicaciones y Transportes; y de Estudios Legislativos, en el Senado de la República, a los catorce días de octubre del año dos mil veinticuatro.

16-10-2024

Cámara de Senadores.

DICTAMEN de las Comisiones Unidas de Puntos Constitucionales; de Comunicaciones y Transportes; y de Estudios Legislativos, con proyecto de decreto por el que se reforma el párrafo cuarto y se adiciona un párrafo quinto al artículo 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de vías de transporte ferroviario.

Aprobado en lo general y en lo particular, por 123 votos en pro, 0 en contra y 0 abstenciones.

Se remite a las legislaturas estatales para los efectos del artículo 135 constitucional.

Diario de los Debates, 15 de octubre de 2024.

Discusión y votación, 16 de octubre de 2024.

DISCUSIÓN DEL DICTAMEN DE LAS COMISIONES UNIDAS DE PUNTOS CONSTITUCIONALES; DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES; Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL PÁRRAFO CUARTO Y SE ADICIONA UN PÁRRAFO QUINTO AL ARTÍCULO 28 DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE VÍAS DE TRANSPORTE FERROVIARIO

DIARIO DE LOS DEBATES

**Sesión Pública Ordinaria Celebrada
en la Ciudad de México, el 16 de Octubre de 2024**

Pasamos a la discusión del dictamen de las Comisiones Unidas de Puntos Constitucionales; de Comunicaciones y Transportes; y de Estudios Legislativos, con proyecto de Decreto por el que se reforma el párrafo cuarto y se adiciona un párrafo quinto al artículo 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de vías de transporte ferroviario.

Este dictamen se deriva de la minuta recibida el 9 de octubre pasado. Quedó de primera lectura en la sesión de ayer 15 de octubre.

PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL PÁRRAFO CUARTO Y SE ADICIONA UN PÁRRAFO QUINTO AL ARTÍCULO 28 DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE VÍAS DE TRANSPORTE FERROVIARIO

(Dictamen de segunda lectura)

DOCUMENTOS

Debido a que el dictamen se encuentra publicado en la Gaceta Parlamentaria el día de hoy y está disponible en el monitor de sus escaños consulte la Secretaría a la Asamblea, en votación económica, si autoriza que se omita la lectura.

La Secretaria Senadora Lizeth Sánchez García: Sí, señor Presidente. Consulto a la Asamblea, en votación económica, si se autoriza que se omita la lectura del anterior dictamen. Quienes estén por la afirmativa, favor de levantar la mano.

(La Asamblea asiente)

Quienes estén por la negativa, favor de levantar la mano.

(La Asamblea no asiente)

Quienes se abstengan, favor de levantar la mano.

Sí se omite la lectura, señor Presidente.

El Presidente Senador Gerardo Fernández Noroña: Muchas gracias, Secretaria.

Les informo que tenemos el registro de 11 votos particulares para el dictamen de reformas, en materia ferroviaria y, 32 para el dictamen relativo a las reformas en materia de áreas y empresas estratégicas, que de 10 minutos serían 320 minutos en el segundo caso y, 110 minutos en el primero, solo de votos particulares.

Haciendo una revisión minuciosa de nuestro Reglamento hemos observado que el artículo 107 es muy específico, que cuando señala que los votos particulares constituyen la expresión de las minorías de una o más comisiones dictaminadoras en sentido diverso al dictamen suscrito por la mayoría; sin embargo, en el primer caso, relativo al sistema ferroviario, el dictamen, como ustedes pueden constatar, viene acompañado de 11 votos particulares, no obstante que sus autores registraron su voto a favor del dictamen, también presentaron el voto particular.

Por lo tanto, esto resulta contrario a la esencia misma del voto particular que permite la presentación de una propuesta distinta a la reflejada en el dictamen remitido por las comisiones.

En consecuencia, esta Mesa Directiva, en uso de sus facultades será estricta en la recepción y revisión de los votos particulares establecida así, pero no debe continuar esta lógica.

Revisando que efectivamente se cumpla con su propósito, particularmente en el caso de los dictámenes, cuando los dictámenes sean aprobados por unanimidad en las comisiones. Adicionalmente, el artículo 209 de nuestro Reglamento señala que los votos particulares se presentan ante el presidente de la comisión coordinadora.

Mientras que el artículo 193 del propio Reglamento establece que los votos particulares deben estar publicados cuando menos 12 horas antes de la sesión.

Por lo tanto, no bastará con anunciar el voto al momento de la votación en la comisión, sino que es necesario acompañarlo de un documento que satisfaga los requisitos previstos en el artículo 208 del Reglamento, requisitos que también serán observados por la Mesa Directiva al momento de recibir los dictámenes y los respectivos votos particulares, para efectos de su publicación.

En consecuencia, con el propósito de racionalizar el tiempo y de que todas y todos los oradores puedan participar y en uso de las facultades señaladas en el numeral 2 del artículo 88 del Reglamento del Senado, consultaremos al Pleno si autoriza que el tiempo para la presentación de los votos particulares para cada dictamen, en su momento, sea de cinco minutos.

Consulte la Secretaría.

La Secretaria Senadora Lizeth Sánchez García: Consulto a la Asamblea, en votación económica, si autoriza que el tiempo para la presentación de los votos particulares sea de cinco minutos, para cada uno de los dictámenes en su momento. Quienes estén por la afirmativa, favor de levantar la mano.

(La Asamblea asiente)

Quienes estén por la negativa, favor de levantar la mano.

(La Asamblea no asiente)

Quienes se abstengan.

Sí se autoriza el tiempo de cinco minutos, para la presentación de los votos particulares, señor Presidente.

El Presidente Senador Gerardo Fernández Noroña: Por lo tanto, escucharemos, primero, la presentación del dictamen por parte de las comisiones.

Posteriormente, la presentación de los 11 votos particulares registrados con el tiempo de cinco minutos y después escucharemos los posicionamientos de los grupos parlamentarios.

Concluido esto, pasaremos a la discusión de rondas a favor y en contra.

En consecuencia, para iniciar con la presentación del dictamen, se concede el uso de la palabra al Senador Óscar Cantón Zetina, Presidente de la Comisión de Puntos Constitucionales, hasta por siete minutos.

El Senador Óscar Cantón Zetina: Con su permiso, señor Presidente. Honorable Asamblea:

A nombre de la Comisión de Puntos Constitucionales, es un honor hacer uso de esta tribuna para presentarles este dictamen y, antes de hacerlo, quisiera hacer dos reconocimientos.

El primero a mis compañeras y compañeros de las Comisiones de Puntos Constitucionales; Comunicaciones y Transportes; y Estudios Legislativos, quienes hicieron un estupendo trabajo en el proceso de aprobación de este dictamen.

Y el segundo, mi reconocimiento a la total coincidencia que hemos mostrado todas las fuerzas políticas de este Senado en este tema ferroviario.

Que esta reforma se apruebe por unanimidad, como así espero lo hará este Pleno, simboliza que trasciende colores y gobiernos, significa que ampliar el uso de las vías férreas al transporte de pasajeros no solo responde a una necesidad de movilidad más eficiente y sostenible, sino que es una política de Estado que beneficia a todas y todos los mexicanos.

Cada uno de nosotros representamos a un estado o a una circunscripción o a una lista nacional, votaron por nosotros porque creyeron en las propuestas, promesas y compromisos que pactamos con las y los ciudadanos distintas, sin duda, pero que en su conjunto representamos las voces de toda la Nación.

He ahí la dimensión de lo que representa la unanimidad de esta reforma constitucional, logramos poner al país de acuerdo. Hoy es un día clave para el futuro del transporte en nuestro país, nos encontramos ante la oportunidad de consolidar un sistema ferroviario moderno, accesible y eficiente al aprobar la reforma del artículo 28 de nuestra Constitución.

Esta reforma, recordemos, fue impulsada por el entonces expresidente Andrés Manuel López Obrador, es una pieza fundamental en el camino hacia un México más conectado y competitivo; en la iniciativa, el expresidente López Obrador, dijo: "El control del Estado sobre sectores estratégicos, como el transporte ferroviario, es fundamental para garantizar el desarrollo equitativo de todas las regiones de país".

Por su lado, la Presidencia Claudia Sheinbaum, la primera mujer Presidenta de la República, ha destacado la relevancia de la infraestructura ferroviaria para el desarrollo nacional e incluye, en su plan nacional, además de consolidar el Tren Maya y el Tren Interoceánico, la creación de nuevas rutas que aprovechen los 18 mil kilómetros de vías férreas existentes para el transporte de pasajeros.

Estos estadistas visionarios que construyen el bienestar desde las entrañas mismas de la austeridad con una creatividad, que no conoce límites, encuentran soluciones donde otros solo ven obstáculos.

Senadoras y Senadores, este dictamen responde a esa visión de futuro, porque la reforma de hoy gravita sobre cuatro ejes fundamentales:

Primero. Devuelve al Estado su papel rector en este rubro estratégico.

Segundo. Amplía el uso de los ferrocarriles de carga y transporte de pasajeros con precios accesibles y eficientes para todos.

Tercero. Reconoce que los concesionarios de transporte de carga también podrán ofrecer servicios de pasajeros, priorizando el transporte ferroviario.

Cuarto. Apuesta por el uso de fuentes de energías limpias alineándonos con los compromisos globales para reducir impactos en el cambio climático.

La reforma busca aprovechar la infraestructura ferroviaria ya existente, y mejorar la movilidad en zonas que actualmente dependen exclusivamente el transporte por carretera, en algunas regiones del país es inexistente una vía de comunicación, y solo será el ferrocarril de pasajeros.

Hay que recordar que actualmente solo el 0.9 por ciento de los desplazamientos de pasajeros en México se realizan a través del tren.

Y no podemos dejar a un lado la propuesta que también da coherencia a los compromisos de nuestra Nación en materia de sostenibilidad, además de reducir el tiempo y costo de los traslados, convertirá a México en un referente de movilidad sustentable.

El uso del tren reducirá las emisiones de carbono, contribuyendo a la lucha contra el cambio climático, lo que va de la mano con esos compromisos internacionales en el marco de la Agenda 2030 y los objetivos de desarrollo sostenible.

Y en términos de desarrollo económico el dictamen plantea escenarios excepcionales, y lo vimos con la construcción del Tren Maya, cómo la reforma abre la puerta al desarrollo de infraestructura ferroviaria en diversas regiones del país. Por supuesto, ayuda esa construcción de infraestructura urbana donde se crean empleos y definitivamente se impulsa el desarrollo regional en municipios y comunidades.

Los beneficios están a la vista de las y los mexicanos, es precisamente ese ejemplo que se busca replicar en la modernización de la infraestructura ferroviaria, es seguramente el uso eficiente y racional de los recursos, la seguridad de las personas y mercancías el objetivo básico.

Compañeras y compañeros, al aprobar este dictamen estaremos dando un paso firme hacia un México más justo, más conectado y competitivo.

No estamos trazando solamente nuevas rutas para trenes, estamos enrielandos los sueños y esperanzas de millones de mexicanos.

Sabemos que esto es más que un proyecto de infraestructura, es un acto de justicia social, darle al pueblo lo que por años se le negó.

Y finalizo recordando, que la gran Revolución Mexicana de 1917 se hizo con un elemento fundamental, los trenes, los ferrocarriles revolucionarios.

Y es así también como la “Cuarta Transformación” seguirá llevando progreso y bienestar a todas las regiones del país, y volver a pitar con la “Cuarta Transformación” el tren del desarrollo.

Muchas gracias por su atención.

Y les pido votar a favor de este dictamen.

Muchas gracias.

El Presidente Senador Gerardo Fernández Noroña: Muchas gracias por respetar el tiempo, Senador Cantón Zetina, Presidente de la Comisión de Puntos Constitucionales.

Tiene ahora el uso de la palabra, hasta por siete minutos y medio, el Senador Enrique Inzunza Cázarez, Presidente de la Comisión de Estudios Legislativos.

El Senador Enrique Inzunza Cázarez: Con su permiso, señor Presidente. Con el permiso de todas las Senadoras y de todos los Senadores.

Represento a la Comisión de Estudios Legislativos, en su nombre haré la presentación del dictamen en comentario.

Comienzo diciendo que proseguimos en la ruta de revertir las reformas neoliberales y antipopulares de los gobiernos anteriores, y en la ruta de afianzar nuestro país como un Estado constitucional de bienestar.

Celebro que en este tema nos acompaña la oposición, celebro que lo estén haciendo por el bien del pueblo de México, y también para que se revindiquen a los ojos de ellas y de ellos.

El dictamen a la minuta con proyecto de Decreto, por el que se reforma el párrafo cuarto y se adiciona un párrafo quinto al artículo 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en materia de vías de transporte ferroviario, plantea modificaciones sustantivas enfocadas en la revitalización del transporte ferroviario de pasajeros en México; propone recuperar y modernizar este servicio público esencial con el objetivo de garantizar beneficios sociales, económicos y ambientales.

El proyecto de Decreto se centra en tres grandes vertientes, que explicaré sucintamente.

Primero. Y ésta es la primera propuesta clave, determinar que no constituirá monopolio la función del Estado en el área estratégica de los ferrocarriles tanto para transporte de pasajeros, como de carga.

Esto es altamente significativo porque permite al Estado recuperar el control de un sistema que fue concesionario a empresas privadas, muchas de las cuales priorizan el transporte de mercancías sobre el de pasajeros.

El control del Estado es esencial en áreas estratégicas de infraestructura, como la de los ferrocarriles, porque garantiza, y esto es de suma importancia, es el meollo del caso; garantiza que las decisiones se tomen con una visión de servicio público, y no solo de rentabilidad económica.

En países como Alemania y Francia donde el Estado gestiona en gran medida el transporte ferroviario, el sistema de trenes, no solo es eficiente, sino que también es el preferido por los usuarios para viajes interurbanos.

En México el 60 por ciento de la población no tiene acceso directo a transporte ferroviario de pasajeros desde que se privatizaron los trenes en la década, como saben, de 1990. Lo que resalta la importancia de que el Estado vuelva a asumir un papel protagónico en este sector.

Segundo. Se establece que el Estado debe mantener el dominio de las vías de comunicación en función de la ley.

Este aspecto es vacilar, ya que el control de las infraestructuras de transporte asegura que los recursos públicos se utilicen de manera eficiente y que las líneas ferroviarias se mantengan en buenas condiciones.

Un claro ejemplo de la importancia de este tipo de control es el caso de Japón donde el gobierno conserva la propiedad de gran parte de las infraestructuras ferroviarias, mientras que empresas privadas y públicas operan los servicios.

En México la infraestructura ferroviaria ha sufrido un deterioro considerable, según la Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario el 40 por ciento de las vías en el país se encuentran en condiciones que requieren mantenimiento urgente.

Permitir que el Estado controle estas infraestructuras, fundamental para garantizar que se realicen las inversiones necesarias y que los trenes de pasajeros puedan operar con eficiencia y seguridad.

Tercero. La propuesta de que el Estado mexicano retome el derecho de utilizar las vías ferroviarias para prestar el servicio de transporte de pasajeros, otorgando concesiones, desde luego, a empresas públicas o privadas.

Es otro de los puntos más relevantes, ya que pone al transporte de pasajero como una prioridad, incluso, sobre transporte de carga.

El transporte ferroviario de pasajeros, como ya se dijo, es fundamental para reducir la dependencia de transporte automotor que en México genera grandes problemas de tráfico y contaminación.

Según datos del Instituto Nacional de Estadística y Geografía, el Inegi, el 20 por ciento de las emisiones de bióxido de carbono en nuestro país proviene del sector transporte, siendo el uso masivo de automóviles particulares una de las principales fuentes.

Del mismo modo, en este punto es importante mencionar que el tren como medio de transporte tiene un impacto ambiental considerablemente menor que los automóviles y aviones, un elemento crucial frente a la crisis climática global. Este enfoque está en línea con los compromisos internacionales de México en la Agenda 2030 y los objetivos del desarrollo sostenible.

Por otro lado, reactivar el tren de pasajeros beneficiará a la economía en diversas áreas, desde el turismo hasta la creación de empleos en sectores relacionados con la operación ferroviaria, infraestructura y servicios.

Finalmente, al señalar que los concesionarios actuales del transporte de carga podrán optar por brindar también el servicio de pasajeros, dando prioridad, por supuesto a esto último, se crea una oportunidad para transformar el modelo de negocios de las empresas que ya operan en el sector, al mismo tiempo que asegura el interés público, el interés público no sea secundario frente al lujo privado.

Termino, en conclusión, las modificaciones propuestas en este dictamen son un paso hacia la modernización y recuperación de un servicio público esencial. La experiencia internacional nos demuestra que un transporte ferroviario, señor Presidente, es posible cuando el Estado garantiza un marco legal y operativo adecuado, donde se priorizan las necesidades de la población y se protege la infraestructura clave.

Es cuanto, señor Presidente.

El Presidente Senador Gerardo Fernández Noroña: Muchas gracias, Senador Inzunza Cázares.

Que conste en actas que estamos respetando el tiempo, a pesar de que mi ayudantía no está funcionando.

Como ya comentamos, hay un número de 11 votos particulares: Están los Senadores María de Jesús Díaz Marmolejo, Emmanuel Reyes Carmona, a nombre de Luisa Cortés García, Luis Alfonso Silva Romo, Agustín Dorantes Lámbarri, Alfonso Cepeda Salas, Geovanna Bañuelos, Mayuli Latifa Martínez Simón, Heriberto Marcelo Aguilar Castillo, Alejandro Murat Hinojosa, Francisco Javier Ramírez Acuña y Luis Fernando Salazar Fernández.

Así es que tiene la palabra, hasta por cinco minutos, como lo acordó la Asamblea, la Senadora María de Jesús Díaz Marmolejo, para presentar su voto particular, a nombre propio y del grupo parlamentario del PAN.

La Senadora María de Jesús Díaz Marmolejo: Con la venia de la Presidencia.

Hoy nos reunimos en un momento crucial para el desarrollo y progreso de nuestro país. La reforma constitucional en materia ferroviaria que se encuentra a consideración no solo es una oportunidad histórica, sino una necesidad imperante para el bienestar de nuestra sociedad y la sostenibilidad de nuestra economía.

Desde sus inicios, el ferrocarril ha sido un pilar fundamental en la conectividad y el desarrollo económico de nuestro país. Sin embargo, la realidad que enfrentamos hoy nos muestra que es esencial modernizar y fortalecer nuestro sistema ferroviario, para poder contar con un transporte de pasajeros de calidad.

En el caso de Aguascalientes, como en muchas otras regiones del país, el ferrocarril trajo consigo grandes avances de progreso, económico y comercial, dejando en la ciudad un gran legado e identidad cultural de lo que alguna vez simbolizó y representó la industria ferrocarrilera en el Estado, marcando una etapa dorada en la vida de los ciudadanos hidrocálidos.

En casi todas las familias aguascalentenses, hay un familiar cercano que perteneció a esta industria, en las pláticas familiares surgen anécdotas de aquella época como testigos vivos del auge ferroviario.

Tenemos una herencia ferroviaria rica y un futuro brillante por delante, con la aprobación de esta reforma misma que no solo busca actualizar nuestra Constitución, sino garantizar a las y los mexicanos el derecho constitucional a la movilidad consagrada en su artículo 4, penúltimo párrafo, el cual establece que: “Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad” sino también hay que asegurar que el transporte ferroviario de pasajeros vuelva a ser una realidad.

Sigamos avanzando para asegurar que los principios de eficiencia, seguridad y sustentabilidad que los mexicanos merecen, se encuentran garantizados en el espíritu de la presente reforma. El ferrocarril es una alternativa eficiente y sostenible que puede contribuir a desahogar la congestión de nuestras carreteras, con una red ferroviaria robusta, no solo conectaremos las distintas ciudades y regiones de nuestro país, sino que también abrirá oportunidades para la inversión y el desarrollo de nuevas industrias, lo que se traduce en más empleos, más comercio y una mejor calidad de vida para todas las y los mexicanos.

Esta reforma, sin duda, permitirá fomentar la inversión en la infraestructura ferroviaria, lo que implicará un crecimiento económico en el futuro de nuestro país. Al promover su uso, se estaría dando un paso significativo hacia un país más sostenible y comprometido con el medio ambiente, un sistema ferroviario eficiente y bien conectado facilitará la movilidad de las personas, especialmente de las comunidades más alejadas y marginadas.

Todos los ciudadanos merecemos un transporte digno y de calidad.

Adelanto que mi voto será a favor, en Acción Nacional apoyaremos esta reforma constitucional por ser un paso decisivo hacia un país más conectado, sostenible y próspero, siempre a favor de la movilidad de las personas en sistemas de transporte de calidad, confiables, seguros, sustentables y económicos, particularmente para la gente de menores ingresos.

Sin embargo, no dejaremos de ser críticos, señalando los aspectos donde se debe avanzar con claridad en la transparencia y rendición de cuentas, especialmente en la gestión y ejecución de las obras que se lleven a cabo, así como su fiscalización periódica por parte de la Auditoría Superior de la Federación.

Debemos considerar la sostenibilidad como un eje central en dicho plan, las metas medibles deben incluir la reducción de la huella de carbono y el uso eficiente de los recursos.

Un sistema ferroviario eficiente no solo debe ser rentable, sino también respetuoso con el medio ambiente...

El Presidente Senador Gerardo Fernández Noroña: Si termina, por favor, Senadora Díaz Marmolejo.

La Senadora María de Jesús Díaz Marmolejo: ...ya termino, señor Presidente.

Este plan estratégico debe ser flexible y adaptarse a las realidades cambiantes del mundo.

La tecnología avanza a pasos agigantados y debemos estar preparados para incorporar innovaciones que mejoren la eficiencia y la experiencia de los usuarios del transporte de pasajeros.

En conclusión, hago un llamado a todos los distintos actores a unir esfuerzos para desarrollar un plan estratégico sólido para el transporte ferroviario, un plan que no solo contemple el presente, sino prepare a nuestra nación para el futuro.

Es cuanto, señor Presidente.

Voto particular¹

DOCUMENTO

El Presidente Senador Gerardo Fernández Noroña: Gracias.

No importa, yo también luego digo “Diputado”, en vez de “Senador”.

No, hombre, no pasa nada, Senadora Díaz.

Sí, no pasa nada, no pasa nada.

No, hombre, eso pasa.

Somos pares las Senadoras y Senadores, Diputados y Diputadas, no pasa nada.

Senador Emmanuel Reyes Carmona, del grupo parlamentario del Partido Morena, presenta un voto particular a nombre de la Senadora Luisa Cortés García, hasta por cinco minutos.

El Senador Emmanuel Reyes Carmona: Queridos compañeros y compañeras:

Para mí el día de hoy venir a fijar posición y además el voto particular representa la oportunidad de hacer una reflexión profunda sobre la vida de quienes fuimos parte de la historia de los ferrocarriles.

Miren, soy hijo de un trabajador ferrocarrilero, mi padre actualmente trabaja como operario calificado en la cuadrilla divisional de una empresa concesionaria, a quien, por las malas decisiones de Zedillo, privatizó Ferrocarriles Nacionales de México, entregándole el patrimonio de las y de los mexicanos.

Y así como mi padre, hay muchos trabajadores, trabajadoras también que hoy colaboran con las empresas concesionarias, porque no les quedó de otra, sino seguir coadyuvando, colaborando y construyendo futuro a favor de nuestra nación.

De hecho, nací en un vagón del tren, viví hasta los 16 años de mi vida en un vagón del tren.

Mi padre, mi abuelo, mi bisabuelo y mi tatarabuelo fueron ferrocarrileros, así que hay una larga tradición de familia ferrocarrilera.

Y en el año de 1998, y previo a la consolidación de esta reforma de entrega de los ferrocarriles a los privados, pues claro que las familias con mucha nostalgia, con profundo dolor vivimos esta etapa.

Yo era un niño y recuerdo claramente que había desesperación entre las familias ferrocarrileras, porque veíamos que este sueño de muchos años se iba y se esfumaba.

También debo decir que seguramente, como muchas y muchos de ustedes, viajamos en los trenes pasajeros y veníamos a la Ciudad de México en sus diferentes interconexiones para poder estar aquí en la ciudad.

La realidad es que viajar en un tren pasajero era profundamente emocionante, aunque tardado, pero debo decir que hoy la propuesta encabezada por la doctora Claudia Sheinbaum y retomada del expresidente Andrés Manuel López Obrador no solamente rescata lo histórico, sino también garantiza la posibilidad de que avancemos en la modernidad.

Hoy, a lo largo y a lo ancho de nuestro país hay trabajadores ferrocarrileros, que los vemos trabajando en los cruceros, principalmente atendiendo la demanda del transporte de carga, que atiende a las empresas mexicanas, que transporta también carga a los Estados Unidos.

Y en estas empresas se desarrollan también áreas estratégicas e importantes, como lo exploradores, los de señales, los de transportes, vías, unidades terrestres, soldadores, telecomunicaciones, radioinstaladores.

Todas y todos están profundamente emocionados por esta reforma que vamos a aprobar, porque esto garantiza, además, la soberanía de nuestra nación y recupera en esencia lo que por muchos años representó el desarrollo de nuestro país.

De hecho, hoy traje una maquinita de acero que un trabajador ferrocarrilero me obsequió, un soldador de vía, y en esta maquinita se refleja la esperanza también de los trabajadores, porque tienen la convicción firme de que habrá una red de trenes pasajeros a lo largo y a lo ancho del país que permitirá la interconexión entre las diferentes modalidades de transporte.

Hablando justamente de la electromovilidad, por supuesto, la transición energética, el poder garantizar que, a través de la implementación de los trenes pasajeros, pues que nadie se quede atrás y que todas y todos los mexicanos tengan la garantía de estar interconectados entre sí.

De lo que se trata es de llegar a las comunidades más lejanas, a los rincones más apartados y garantizar, además, que hay desarrollo económico para los pueblos, que hay desarrollo económico para las pequeñas, las medianas y las grandes ciudades. De eso es de lo que se trata.

Tenemos que seguir avanzando en la economía de nuestro país y este es un factor fundamental para poder garantizarlo.

Si nosotros avanzamos en la posibilidad de una construcción de una red de pasajeros fuerte, sólida, pero además que pueda cumplir con todo lo garantizado como en las grandes naciones, tendremos entonces la posibilidad de aspirar a un país con una red de transporte que pueda atender no solamente a todos los usuarios, sino también las aspiraciones de todas y de todos los mexicanos...

El Presidente Senador Gerardo Fernández Noroña: Se terminó su tiempo, Senador Reyes Carmona.

El Senador Emmanuel Reyes Carmona: ...esto se suma, por supuesto, a la propuesta del expresidente López Obrador...

El Presidente Senador Gerardo Fernández Noroña: Senador, si puede concluir su intervención.

El Senador Emmanuel Reyes Carmona: Gracias.

...3 mil kilómetros de trenes pasajeros, casi el doble de lo propuesto por el expresidente López Obrador.

Con mucho cariño, desde esta máxima tribuna, le mando un cariñoso saludo a mi padre, que es trabajador ferrocarrilero, y del cual me siento profundamente orgulloso, Juan Manuel Reyes Ávalos.

Es cuanto, muchas gracias.

Voto particular²

DOCUMENTO

El Presidente Senador Gerardo Fernández Noroña: Gracias, Senador Reyes Carmona.

Tiene el uso de la palabra el Senador Luis Alfonso Silva Romo, del grupo parlamentario del PVEM, aunque los votos particulares son de cada Senadora y Senador. Tiene la palabra hasta por cinco minutos.

El Senador Luis Alfonso Silva Romo: Muchas gracias, señor Presidente, con la venia. Compañeras y compañeros Senadores:

Hoy nos encontramos aquí reunidos y a punto de aprobar un cambio sustancial en la Constitución mexicana, en el artículo 28. Y me gusta hacer énfasis, siempre que estoy en esta tribuna, de que cualquier cambio constitucional que se haga en México, significa que hubo un gran consenso nacional; significa que fueron propuestas que la gente conoció.

Y que hagamos un cambio constitucional en el comienzo de esta Legislatura tiene también el mensaje muy claro de que la voluntad popular mexicana está de acuerdo, estuvo de acuerdo y estará de acuerdo en los cambios que estamos a punto de hacer.

Recordábamos en las Comisiones de Puntos Constitucionales; de Estudios Legislativos; y de Comunicaciones y Transportes, cómo para cada uno de nosotros, las mexicanas, los mexicanos, nuestro compañero Emmanuel Reyes que acaba de tener una intervención muy emotiva, igualmente creo que, para todas y todos, el hecho de haber tenido la oportunidad de utilizar el transporte ferroviario para trasladarnos de un lugar a otro nos genera añoranza.

Yo, en lo personal, recuerdo haber tomado el famoso tren oaxaqueño que partía de la ciudad de Oaxaca y llegaba a la Ciudad de México.

Desgraciadamente llegó el neoliberalismo y con el neoliberalismo llegaron las privatizaciones. Y cuando la promesa era que, con una concesión, con una privatización se prestaría mejor servicio, en muchos casos, como en el caso de los fertilizantes y en el caso de las concesiones ferroviarias en materia de transporte de pasajeros, el transporte de pasajeros, en México, desapareció.

Afortunadamente el pueblo de México despertó y en el año 2018 logramos llevar a la Presidencia de México al expresidente López Obrador quien, como ningún líder político en el México moderno, recogió poco a poco el sentir popular. Y un sentir popular, sin duda, era que el pueblo de México quería vías férreas, quería vías férreas para transporte de carga, pero también para transporte.

En la historia de la humanidad nunca había existido una empresa tan costosa como la construcción de una vía férrea. Aquella primera vía férrea que corrió de Manchester al puerto de Liverpool fue la primera y se empezó a desarrollar esta industria ferroviaria en todo el planeta, pero como nunca había habido algo tan caro fue precisamente a partir del desarrollo de las vías férreas que se creó una figura moral que hoy conocemos como la sociedad anónima o Limited Liability Company, porque nadie tenía el capital suficiente para desarrollar una vía férrea.

Esta infraestructura, que comenzó desde el expresidente Benito Juárez, en México, durante la triste etapa del neoliberalismo, escapó del control del Estado mexicano y se fue a las manos de algunos cuantos particulares quienes abandonaron, sin duda, esta modalidad de transporte de pasajeros. Y hoy, gracias a este cambio constitucional que ha propuesto el expresidente López Obrador, vamos a declarar el transporte de pasajeros como un área prioritaria para el desarrollo nacional.

Vamos a retomar, por parte del Estado mexicano, el derecho de utilizar las vías ferroviarias para prestar el servicio de transporte de pasajeros. Quiero hacer énfasis en los más de mil 500 kilómetros de vías férreas que construyó el expresidente López Obrador durante su sexenio en el Tren Maya.

También los más de 200 kilómetros de vías férreas que se construyeron en Oaxaca en el Istmo de Tehuantepec. Pero la Presidenta Claudia Sheinbaum Pardo ya ha hecho patente que ella continuará con este desarrollo de las vías ferroviarias, ya se comprometió al tren interurbano que va del Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles a Pachuca, el tren que va de México a San Luis Potosí, Monterrey, Nuevo Laredo y también de México a Querétaro, mismo cuya construcción ya fue iniciada.

Compañeras y compañeros, el transporte ferroviario es más conveniente para recorridos largos, tiene mayor flexibilidad para grandes volúmenes, es más seguro y fiable, más eficiente en cuanto a su consumo de combustible. Hoy el transporte ferroviario mueve 7 por ciento de la carga a nivel mundial, pero utiliza solamente el 2 por ciento del consumo de energía del transporte.

El transporte ferroviario de pasajeros disminuirá la reducción del índice de accidentes, compañeras y compañeros.

En este sentido, me pronuncio a favor del dictamen en lo general; sin embargo, subrayo la necesidad de que pongamos énfasis en el mayor desarrollo de vías férreas.

Por un transporte seguro de pasajeros.

Por el bienestar de todas y todos.

¡Que viva la “Cuarta Transformación”!

Voto particular³

DOCUMENTO

El Presidente Senador Gerardo Fernández Noroña: Muchas gracias, Senador Silva Romo.

Tiene el uso de la palabra el Senador Agustín Dorantes Lábarri, del grupo parlamentario del PAN, hasta por cinco minutos, para presentar su voto particular.

El Senador Agustín Dorantes Lábarri: Con su venia, señor Presidente.

Aprovecho, antes que otra cosa, a saludar a los alumnos de la Universidad Autónoma de Querétaro que hoy nos acompañan. Y les pido a mis compañeros Senadores un fuerte aplauso. Alumnos de Derecho de la Universidad Autónoma de Querétaro. Muchas gracias por su visita.

Como lo he dicho en esta tribuna, en el Partido Acción Nacional vamos a ser una oposición responsable, una oposición proactiva, una posición que se sume a cualquier propuesta, de cualquier partido político, cuando esta propuesta sea en beneficio de México y en beneficio de Querétaro.

Y, por eso, hoy el grupo parlamentario se va a sumar a la propuesta hecha para reformar el artículo 28 constitucional y, de esta forma, que el proyecto México-Querétaro, el tren México-Querétaro, sea una realidad, porque este proyecto, sin duda, va a generar economía en la zona.

Pero más que economía va a generar oportunidades a la población. Va a generar que lleguen más inversiones. Y las inversiones son puestos de trabajo para las y los jóvenes, tanto de Querétaro como de los estados donde pasen los trenes tanto de pasajeros como de carga.

Reconozco al gobierno federal que se retome este proyecto, un proyecto que ha sido prometido durante muchos años, durante varios sexenios.

También reconozco al gobernador Mauricio Kuri por su disposición para lograr las liberaciones de derecho de vía que se necesita para las nuevas vías del tren.

Este proyecto, sin duda, va a ser un parteaguas para que Querétaro siga creciendo y siga aprovechando su lugar geográfico que, sin duda, es estratégico para la zona. Además, este proyecto aligerará la congestionada

carretera 57 que, como lo decía ayer, es una carretera insegura, con accidentes constantes, con mantenimiento permanente, es terrible.

Y debe de ser prioridad para el Estado mexicano liberar esta carretera que es tan importante para poder conectar puntos y, de esta forma, aprovechar el mercado internacional más grande que es Estados Unidos para la generación de oportunidades para las y los mexicanos.

Porque generar oportunidades es generar empleos, siempre y cuando la energía no siga siendo un obstáculo. Esa es una de las tareas pendientes que seguimos teniendo.

Pero en este apoyo, en este acompañamiento de estos proyectos tan importantes, como posición responsable también vamos a cuidar que el proyecto se lleve con los estándares internacionales planteados en el cuidado del medio ambiente, que se transparenten los recursos, evitar sobre costos que se han tenido en otro tipo de obras que, sin duda, impactan en las finanzas públicas que vienen de los impuestos de las y los mexicanos.

En suma, en este Senado de la República, el grupo parlamentario del Partido Acción Nacional va a defender los intereses de la gente, acompañando este proyecto, pero también cuidando que los recursos lleguen como tienen que llegar.

Muchas gracias, señor Presidente.

Voto particular⁴

DOCUMENTO

El Presidente Senador Gerardo Fernández Noroña: Muchas gracias, Senador Dorantes Lámbarri.

Como ya él mismo lo informó, reitero a la Asamblea, que tenemos la visita de un grupo de estudiantes de la Universidad Autónoma de Querétaro quienes acuden por invitación del Senador Dorantes Lámbarri. Agradecemos su presencia en este salón de sesiones y esperamos que su visita sea fructífera para su formación profesional.

¡Sean bienvenidas y bienvenidos!

Tiene el uso de la palabra el Senador Alfonso Cepeda Salas, del grupo parlamentario del Partido Morena, quien, a nombre de la Senadora Beatriz Mojica Morga, presentará un voto particular, hasta por cinco minutos.

El Senador Alfonso Cepeda Salas: Con el permiso de la Presidencia. Senadoras y Senadores:

¿Cuántos de nosotros no sentimos nostalgia de aquel tiempo en que podríamos viajar en ferrocarril?

Particularmente a mí me tocó varias vueltas, de Saltillo a la Ciudad de México, en el Regiomontano que contaba con dormitorios, con restaurante, con todos los servicios y que viajaba desde Nuevo Laredo, hasta la estación Buenavista, y viceversa. Y luego también el viaje particular en mi estado, en Coahuila, y es algo que recordamos y que bueno que vamos a volver a tener esta fuente de transporte que es tan importante.

Desde el inicio de la “Cuarta Transformación”, el ferrocarril cobró nuevamente relevancia como motor de desarrollo, de ahí que se han impulsado proyectos de construcción, modernización y expansión de la infraestructura ferroviaria en diversas regiones de México, con excelentes resultados. Como sabemos, la inversión pública es detonadora de prosperidad, por lo que hay que destacar que la inversión en el transporte ferroviario durante el sexenio pasado fue muy superior a toda la inversión acumulada del sector privado en las últimas décadas, al impulsar el desarrollo ferroviario de pasajeros se puso un alto al abandono que tuvo lugar a partir de la privatización de los ferrocarriles, a finales de los años 90.

Como ya se dijo aquí, por lo que ahora es a todas luces pertinente que los ferrocarriles, tanto de pasajeros, como de carga, se consideren áreas prioritarias para el desarrollo nacional y desde luego que el Estado retome el derecho a utilizar las vías ferroviarias para prestar el servicio de transporte de pasajeros. Esta reforma democratizará el transporte ferroviario, incluirá a las y los mexicanos históricamente excluidos y atenderá las necesidades de movilidad de las personas más humildes y necesitadas, quienes fueron olvidadas por el poder político y económico.

Detonará el empleo en el norte, en el centro, en el sur del país. Además, les hará justicia a los trabajadores ferrocarrileros, porque no podemos olvidar que la historia del ferrocarril, en México, está estrechamente ligada a la primera huelga, al nacimiento del sindicalismo y al movimiento obrero.

Por eso les digo a los ferrocarrileros de México, que en el segundo piso de la “Cuarta Transformación” no están solos, aquí están sus Senadoras y Senadores de Morena. Esta reforma también dará paso a nuevas

generaciones de profesionistas y especialistas de calidad en el sector, prueba de ello es que hoy el Instituto Politécnico Nacional, en coordinación con la Secretaría de Educación Pública, con una gran visión, ya imparten la primera licenciatura en ingeniería ferroviaria.

Esta reforma posibilitará la creación y fortalecimiento de una estrategia nacional ferroviaria, que recogerá la mejor experiencia nacional para proyectarla al futuro. Recordemos que en 1938 el expresidente Lázaro Cárdenas nacionalizó Ferrocarriles Nacionales de México y durante los siguientes 60 años fue un factor dominante en la infraestructura y desarrollo del norte del país. Estoy seguro de que a partir de ahora volverá a serlo: En Baja California, Baja California Sur, Chihuahua, Durango, Nuevo León, Sinaloa, Sonora, Tamaulipas y Coahuila, mi tierra.

Queremos más y mejor infraestructura ferroviaria para impulsar, de manera contundente el transporte de pasajeros y de carga.

A su vez el tren fue fundamental...

El Presidente Senador Gerardo Fernández Noroña: Termine su intervención, Senador Cepeda.

El Senador Alfonso Cepeda Salas: ...y un gran protagonista para la movilidad, permitiendo que la gesta revolucionaria avanzara más rápido en todo el país.

Ya llegó el tren, ya llegó la revolución. Ya llegó el tren, ya llegó la transformación.

Hoy, la máquina 701 escribirá, junto a nosotros, la nueva historia del sector ferroviario mexicano.

Gracias, señor Presidente.

Voto particular⁵

DOCUMENTO

El Presidente Senador Gerardo Fernández Noroña: Muchas gracias, Senador Cepeda Salas.

¿Con qué objeto? Senador Jarero. Sonido en el escaño, porque no se escucha, Senador.

El Senador Miguel Pavel Jarero Velázquez: (Desde su escaño) Para hechos. Al final me registras, señor Presidente.

El Presidente Senador Gerardo Fernández Noroña: Tiene el uso de la palabra la Senadora Geovana Bañuelos, del grupo parlamentario del PT, hasta por cinco minutos.

La Senadora Geovanna Bañuelos: Muchas gracias, señor Presidente.

Los Legisladores y Legisladoras del Partido del Trabajo sostenemos que, así como el sello del gobierno de nuestro querido expresidente Andrés Manuel López Obrador fue su política social, en este gobierno de la primera mujer Presidenta de la República el sello será el transporte de trenes, el transporte de pasajeros en trenes. Todo este programa de desarrollo de infraestructura ferroviaria será, sin duda, lo que va a distinguir el gobierno de nuestra querida doctora Claudia Sheinbaum Pardo.

La historia del ferrocarril, en México, marca un precedente en la actividad económica, comercial y cultural de nuestro país; el ferrocarril fue un catalizador de cambios profundos en la sociedad mexicana durante la primera mitad del siglo XX, tal fue su importante, que en 1937, el presidente Lázaro Cárdenas concretó la rectoría del Estado en la operación y la prestación del servicio público ferroviario, tanto de carga, como de pasajeros, y en 1938 nacionalizó Ferrocarriles Nacionales de México. Lamentablemente esta industria fue, al igual que muchas otras, secuestrada por los neoliberales, cuyo único interés era aumentar su riqueza a consta de dismantelar la propiedad nacional, vieron el negocio por encima de los intereses del pueblo y es así como en 1995, bajo el mandato de Ernesto Zedillo, se privatizó el sistema ferroviario.

Este grave error condenó a México a un estancamiento en este sector estratégico y a la pérdida de una de las opciones más eficientes de transporte para las y los mexicanos, la privatización dismanteló el servicio de pasajeros y concretó la infraestructura ferroviaria en manos de un reducido grupo de empresas concentró. Como resultado de ello, es que hasta ahora el control de las vías se concentra, principalmente, en manos de Ferromex y Ferrosur, ambas pertenecientes a Grupo México, así como a Kansas City de México, entre las cuales, escuchen bien, entre las cuales dominan el 93.6 por ciento de esta red, enormes beneficios para unos cuantos, mientras que millones de mexicanas y mexicanos vieron limitada la posibilidad de utilizar el tren como un medio de transporte seguro, económico, accesible, eficiente y amigable con el medio ambiente.

El crecimiento de las vías ha sido prácticamente inexistente, muchas comunidades han quedado en el rezago, por eso consideramos, en el Partido del Trabajo, que es tiempo de corregir el rumbo y devolverle al ferrocarril su papel como motor de desarrollo social y económico. Por eso anuncio nuestro apoyo a favor de este dictamen, así será el sentido de nuestro voto. La participación de empresa públicas y privadas bajo un esquema regulado permitirá mejorar la calidad del servicio, reducir la huella de carbono, disminuir accidentes en carreteras y brindar nuevas oportunidades a comunidades aisladas, con un enfoque en las necesidades de la población.

Lo vemos ya con el Tren Maya y el Tren Interoceánico del Istmo de Tehuantepec, obras que permiten la conectividad y bienestar de zonas remotas y marginadas, y que son testigo de los beneficios económicos y de movilidad que puede generar un sistema ferroviario bien desarrollado. Este esfuerzo forma parte de un plan estratégico para transformar el transporte ferroviario en México, el expresidente Andrés Manuel López Obrador puso en marcha 2 mil 240 kilómetros de nuevas vías. Y con nuestra Presidenta, la doctora Claudia Sheinbaum se proyecta operar más de 3 mil kilómetros adicionales.

Este avance, en infraestructura, representa también un progreso hacia un país más justo y conectado. Un sistema de comunicación que conecte todas las regiones de país, y particularmente todos los puntos neurológicos para las diversas actividades económicas, comerciales, y aquellas que son indispensables para la movilidad social tendrán garantizado su desarrollo y su progreso.

El ferrocarril será un actor clave en el sistema de transporte de México contribuyendo al desarrollo económico, la conectividad territorial y la sostenibilidad.

Es momento de hacer de nuestro sistema ferroviario un motor de desarrollo sostenible, capaz de mejorar la calidad de vida de millones de mexicanas y mexicanos.

Es cuanto, señor Presidente.

Voto particular⁶

DOCUMENTO

El Presidente Senador Gerardo Fernández Noroña: Muchas gracias, Senadora Bañuelos.

Y tiene el uso de la palabra el Senador Miguel Márquez Márquez, del PAN, quien a nombre de la Senadora Mayuli Latifa Martínez Simón presenta un voto particular.

El Senador Miguel Márquez Márquez: Muy buenos días. Gracias, señor Presidente. Con su permiso. Compañeras y compañeros Senadores:

Hoy me dirijo a ustedes con profundo orgullo y, sobre todo, con una gran esperanza para hablar sobre la iniciativa que tiene un potencial muy importante para revitalizar a nuestro país. Y me refiero a la reforma constitucional que permitirá al Estado mexicano retomar el uso de las vías ferroviarias para prestar al servicio de transporte de pasajeros

La iniciativa me hace recordar por un momento aquellos días en los que el silbato del tren anunciaba la llegada del progreso a nuestras comunidades. El ferrocarril fue durante gran parte de nuestra historia el hilo conductor que unía a México, era más que un medio de transporte, era un símbolo del desarrollo, de la unión y de las posibilidades de que nuestra Nación podía alcanzar.

Hoy tenemos la oportunidad de retomar ese legado y proyectarlo hacia el futuro, optimizar la infraestructura existente y ampliar la red de la misma. Es momento de que el eco de esos trenes vuelva a resonar con fuerza llevando consigo, no solo a pasajeros, sino también sueños, oportunidades y prosperidad para todas y todos.

Tenemos la creencia y coincidimos con el sentido del dictamen que el tren de pasajeros es una herramienta estratégica para el desarrollo económico y social de nuestras regiones en nuestro país. Al revitalizar y expandir nuestra red ferroviaria facilitaremos el acceso a mercados, servicios educativos, laborales, alcanzar un crecimiento económico equilibrado en nuestro país.

La propuesta que se nos presenta tiene una gran relevancia en el contexto global, México obviamente ocupa una posición privilegiada, y tiene que capitalizar ahora con el famoso nearshoring, inversiones extranjeras, inversiones nacionales, inversiones locales, un transporte de carga y un transporte digno para los pasajeros; creando la oportunidad de que empresas acerquen sus cadenas de suministros, su producción a mercados estratégicos en nuestro país sea una opción ideal por su ubicación geográfica, insisto, sobre todo por su talento humano.

Tenemos claro que el sistema ferroviario será la columna vertebral de la estrategia económica del gobierno en México, al incrementar y modernizar su infraestructura se va a facilitar el movimiento de bienes, de servicios,

de personas, nuestra competitividad, atraerá nuevas inversiones, fomentando la creación de empleos y promoviendo el desarrollo económico. Nosotros estamos de acuerdo, porque con ello le va a ir muy bien a México, el tren de pasajeros y de carga impulsará industrias, regiones que con el apoyo adecuado pueden convertirse en motores de crecimiento.

La implementación de esta reforma, además del beneficio económico, brindará a la población una alternativa de transporte segura, cómoda y accesible. Los trenes de pasajeros pueden ofrecer tarifas más atractivas, mayor competitividad, tiempo de viaje más eficientes, beneficiando, sobre todo, a quienes diariamente se desplazan para trabajar o para estudiar; conectará a familias, comunidades, fortaleciendo el tejido social de nuestro país.

Compañeras y compañeros, el progreso requiere de visión y de acción decidida. Esta reforma es una muestra de que podemos, a pesar de nuestras diferencias ideológicas, partidistas, coincidir siempre por el bien de México, construir un futuro más próspero para todas y todos los mexicanos. Espero que sigamos así.

El Partido Acción Nacional está dispuesto a otorgar su apoyo a proyectos que generen siempre beneficios duraderos para nuestra Nación.

Y ésta es una reforma que, indudablemente, tiene ese potencial.

Recordemos las palabras de Henry Ford: "reunirse es el comienzo, permanecer juntos es el progreso, y trabajar juntos es el éxito". Y todos deseamos el éxito para nuestra Nación.

Es el momento de unimos en este esfuerzo colectivo para trabajar por el crecimiento económico y social de nuestro país.

A quienes nos ven y nos escuchan les reitero nuestro compromiso incansable por un México más próspero, justo y unido de siempre trabajar para que sea más comunicado.

Hoy nuestro voto será a favor, sin lugar a dudas, hoy queremos que ese tren sea una realidad, y que llegue de México a Querétaro, pase por Irapuato, llegue a León, llegue a Morelia, llegue a Guadalajara, que un estados y a las regiones de nuestro país.

Hoy les quiero decir que me dará mucho gusto ver esas estaciones del tren, crean melancolía...

El Presidente Senador Gerardo Fernández Noroña: Si puede terminar, Senador Márquez Márquez.

El Senador Miguel Márquez Márquez: ...ahora sean no solamente el recuerdo, sino que sean espacios vivos de desarrollo social y comunitario y de prosperidad.

Amigas y amigos: Ahora sí que nos lleve el tren, pero en el buen sentido de la palabra.

Muchas gracias.

Voto particular⁷

DOCUMENTO

El Presidente Senador Gerardo Fernández Noroña: Muchas gracias, Senador Márquez Márquez.

Tiene el uso de la palabra el Senador Heriberto Marcelo Aguilar Castillo, del grupo parlamentario del Partido Morena, para presentar su voto particular, hasta por cinco minutos.

El Senador Heriberto Marcelo Aguilar Castillo: Con su venia, estimado señor Presidente. Senadoras y Senadores. Compañeras y compañeros. Pueblo de México.

Esta reforma representa la visión de honrar nuestra historia y proyectar un futuro de más bienestar para México, que el Estado recupere la rectoría de las vías férreas para impulsar nuevamente el tren de pasajeros. He hablado con mucha gente a lo largo de mi estado de Sonora, y encuentro una profunda añoranza por el pasado, sobre todo cuando las y los mexicanos recuerdan sus viajes en tren por motivos de trabajo, de estudio, de visitas a sus familiares.

Esta conexión no es simplemente un recuerdo, es una necesidad, una demanda latente que necesitamos solventar como Nación. Empalme, Estación Ortiz, Estación Torres, Carbó, Benjamín Gil, son municipios y pueblos de Sonora que perdieron su vocación productiva cuando desapareció el tren de pasajeros.

Es tiempo de volverles la conexión y la vida a estos pueblos con el desarrollo regional que tanto ocupamos. Un ejemplo claro es la nueva ruta que pasa por mi tierra, Mazatlán, Empalme, Hermosillo y Nogales, que traerá crecimiento económico, turístico y mejorará la calidad de vida del noroeste del país.

Tenemos hermosas anécdotas alrededor de los trenes. En el caso de Sonora, tengo que hacer mención de un gran representante, Jesús García Corona, un maquinista mexicano recordado por sacrificar la vida para salvar al pueblo de Nacoziari, de un trágico accidente.

Esta historia representa los valores más profundos del humanismo, dar la vida por el prójimo de verdadero amor por los demás. Estamos en la oportunidad de recuperar los trenes, y con ello recuperamos zonas históricas para que tengan fines turísticos. Es nuestra obligación recuperar la memoria de nuestros pueblos, como recuperar aquella gloriosa etapa del país, de la Revolución o nos obliga también a que recuperemos grandes anécdotas que se vivieron alrededor de los trenes.

En el caso de nuestro pueblo, cuando el 15 de mayo de 1897 las fuerzas del Ejército Mexicano y las fuerzas de la nación Yaqui se dieron cita en la estación de tren de Ortiz, municipio de Guaymas para firmar un acuerdo de paz. Este es un proyecto de acto de justicia, equidad territorial y cuidado al medio ambiente.

Nuestras carreteras están saturadas y el costo del transporte aéreo es inaccesible para muchos, el tren de pasajeros es una alternativa económica, accesible y sostenible que puede reducir emisiones y proteger nuestro entorno. Es hora de que el Estado recupere el control prioritario de nuestras vías férreas, para ofrecer un transporte más equitativo, más eficiente, el tren de pasajero no solo es movilidad, es una arteria que puede llevar vida y progreso a cada rincón de nuestro país.

Este proyecto está en sintonía con el segundo piso de la “Cuarta Transformación”, liderada por nuestra primera mujer Presidenta de la República, la doctora Claudia Sheinbaum Pardo, que han hecho de este proyecto una prioridad para beneficiar a las personas y proteger al medio ambiente. Quiero decirles aquí que en Sonora ya se está haciendo una gran obra ferroviaria, la reubicación de las vías del ferrocarril en Nogales para devolverle el derecho al bienestar urbano, a los nogalenses y será una de las mejores obras de la ingeniería de ferrocarriles...

El Presidente Senador Gerardo Fernández Noroña: Si puede terminar, por favor, Senador.

El Senador Heriberto Marcelo Aguilar Castillo: ...compañeras y compañeros, es el momento de tomar decisiones importantes, el tren de pasajeros es la llave para un México más próspero, más conectado y más comprometido con el bienestar de su gente y la protección de su tierra.

Por eso, en la “Cuarta Transformación” siempre vamos a Legislar con el sentir y el sentimiento de nuestro pueblo.

¡Y que viva la “Cuarta Transformación”! ¡Que viva México! ¡Y que viva el pueblo!

Es cuanto.

Voto particular⁸

DOCUMENTO

El Presidente Senador Gerardo Fernández Noroña: Muchas gracias, Senador Aguilar Castillo.

Tiene el uso de la palabra el Senador Alejandro Murat Hinojosa, para presentar un voto particular del grupo parlamentario del Partido Morena, hasta por cinco minutos.

El Senador Alejandro Murat Hinojosa: Con su venia, señor Presidente. Amigas Senadoras y amigos Senadores:

El día de hoy he pedido hacer este voto particular para celebrar, para reconocer que después de más de 100 años en donde se impulsó de manera clara y contundente el desarrollo de México a través de las vías de ferrocarril, cabe señalar de dos paisanos míos, primero el más universal y el más grande de los mexicanos Benito Juárez y, por supuesto, del segundo, del General Porfirio Díaz, que solamente de 1880 a 1910 pasó de mil kilómetros de vías férreas a más de 20 mil kilómetros de vías férreas.

Así es que hoy hay que reconocer que en el sexenio del expresidente López Obrador y ahora de la Presidenta Claudia Sheinbaum, se estarán construyendo casi 5 mil 500 kilómetros de vías férreas para nuestro país. Y, ¿por qué esto es importante? Porque en las últimas semanas hemos hablado de cómo se disminuyó la pobreza en México, donde queda claro que salieron más de 9 millones de mexicanos de la pobreza en la administración anterior.

Pero también lo que no se ha dicho de manera clara y contundente es que cuando se habla de crecimiento, para que haya crecimiento compartido, requeríamos que el sureste de México también le pudiera aportar al

concierto de desarrollo del país. Porque hay que reconocer que en el norte lo hicimos de manera correcta, crecimientos sostenidos de más del 10 al 8 por ciento en los últimos 20 años.

En el centro del país, crecimientos sostenidos de entre el 5 al 7 por ciento, en los últimos 15, 20 años, pero el sureste no tenía esa capacidad, porque no se llevó la infraestructura. ¿Saben ustedes a qué estado llegó primero el gas en el país? A Nuevo León y gracias al fideicomiso del Bajío se desarrolló y se detonó el Bajío del país.

Bueno, ahora, en el sexenio pasado del expresidente Andrés Manuel López Obrador, se está generando el primer circuito de ferrocarriles que conecta al Corredor Interoceánico, el Tren Maya, pero también conecta Coatzacoalcos con Palenque y ciudad Ixtepec con ciudad de Hidalgo y ahora se agrega Progreso, lo cual nos va a permitir que haya también un crecimiento sostenido en el sureste de México, como hoy ya las cifras lo reflejan.

Demostrando que Oaxaca ha tenido crecimiento por arriba de todo el país los últimos dos años, porque para creer hay que generar las estructuras del desarrollo y las estructuras del desarrollo tienen que ver con la tecnología y la tecnología para los estados y los países tienen que ver con avances como las carreteras, como los trenes. Y por eso hoy estamos aquí, celebrando que se haga una reforma constitucional que lo deje palpable y tajante en el artículo 28, en donde se habla de áreas prioritarias para el país. Y una de ellas es el tema del ferrocarril.

Por eso he pedido la palabra hoy en esta tribuna, para que México escuche que así como se tuvieron programas sociales importantes y el Banco Mundial y el Banco Interamericano de Desarrollo reconoció que la monetización de ellos es la mejor manera para atender la pobreza, como ya se reflejó, también este crecimiento compartido del que habla la Presidenta Claudia Sheinbaum se sustenta en generar la infraestructura necesaria para que en México podamos tener el crecimiento que tanto hemos anhelado, y que así como creció el norte y así como creció el centro, ahora también el sur aporte ese crecimiento.

Y por primera vez en esta era moderna podemos ver a México crecer de manera sostenida a esos ritmos que tanto queremos del 4, 5 y 6 por ciento, pero con un detalle fundamental: Teniendo claro que hay que crecer, pero con igualdad.

Y a eso se refiere el humanismo mexicano.

Es cuanto, señor Presidente.

Y, por supuesto, nuestro voto es a favor.

Muchas gracias.

Voto particular⁹

DOCUMENTO

El Presidente Senador Gerardo Fernández Noroña: Muchas gracias, Senador Murat Hinojosa.

Tiene la palabra el Senador Francisco Javier Ramírez Acuña, del grupo parlamentario del PAN, quien presentará un voto particular a nombre del Senador Marko Cortés Mendoza.

El Senador Francisco Javier Ramírez Acuña: Con su permiso, señor Presidente. Compañeras y compañeros Senadores:

El Partido Acción Nacional está a favor, como lo estará siempre, de proyectos y propuestas que beneficien al pueblo de México; estamos a favor de la movilidad de las personas a través del sistema de transporte cómodo, seguro, sustentable y económico, particularmente para los que tienen menos ingresos. En este sentido, estamos a favor de que el gobierno promueva la creación de un sistema de transporte ferroviario de pasajeros con un sistema alterno de movilidad, siendo los trenes una opción de transporte que mucho ha contribuido a la consolidación y desarrollo de México.

Además, estamos seguros de que la construcción de los proyectos de transporte ferroviario de pasajeros que ha presentado la Presidenta de la República beneficiarán el crecimiento económico y la creación de fuentes de empleo en diversas entidades federativas y en la Ciudad de México, por su consiguiente derrama económica de la inversión. En Acción Nacional compartimos el objetivo de promover un sistema de transporte ferroviario que sea competitivo, eficaz, eficiente, seguro y sustentable, a bajo costo y accesible a toda la población.

Hoy en México el transporte de pasajeros está dominado por los vehículos del autotransporte con el 93 por ciento de los pasajeros transportados en este país, le sigue de lejos la aviación con un 6 por ciento y hasta el

fondo el tren con un 1 por ciento, así que hay un enorme campo por remontar haciendo las cosas de manera correcta. El reto adicional que tendrá este nuevo sistema de movilidad de pasajeros es que permita la conexión de los usuarios con otros sistemas de transporte, que exista conexión multimodal para que el tren esté vinculado a las terminales de autobuses, aeropuertos y puertos navieros que faciliten el traslado de los usuarios.

Por otro lado, no debemos dejar de lado el fortalecimiento del transporte de carga vía ferrocarril. El servicio de tren mueve cerca del 20 por ciento de la carga en el país, más de tres cuartas partes de los productos que se mueven son industriales, inorgánicos, minerales y agrícolas, todos fundamentales para distintos sectores económicos y que apoyan una amplia gama de industrias. No está por demás señalar, amigos, compañeros Senadores, Senadoras, que alrededor del 70 por ciento de las toneladas movilizadas por el tren corresponden al comercio exterior de este país.

Compañeras y compañeros Senadores, queremos un sistema de transporte ferroviario de personas que sea sustentable, que siga procesos rigurosos de planeación y con costos perfectamente determinados antes de iniciar cualquier obra. Su construcción debe de implicar una enorme tarea de realización para poder tener un desarrollo en el país. Entendemos que obras, como las que se plantean, deben de realizarse a través de los innumerables trámites y requisitos que se le exigen a cualquier particular, los cuales habrán de cumplirse.

Sin embargo, su agilización no debe sobreponerse al objetivo primario de tener proyectos que abonen a la sustentabilidad, sino que sea una realización para todas y todos, porque siempre debemos pensar en sus repercusiones en el futuro. En Acción Nacional consideramos que se requiere incorporar en la reforma constitucional la elaboración de un plan estratégico de desarrollo del transporte ferroviario de pasajeros con una previsión a 30 años que establezca metas en el corto, mediano y largo plazo, medibles y revisables periódicamente, con la responsabilidad de todos y cada uno de los actores...

El Presidente Senador Gerardo Fernández Noroña: Si puede terminar, Senador Ramírez Acuña.

El Senador Francisco Javier Ramírez Acuña: ...termino, señor Presidente.

Asimismo, debemos de hacer la tarea que nos corresponde, para brindar desde ahí el desarrollo que México está requiriendo.

Todas las obras que se realicen al amparo del plan deben de ser perfectamente fiscalizadas por la Auditoría Superior de la Federación, las cuales deben incluir en su Programa Anual de Auditorías.

Nuestro voto será a favor de este proyecto y que México requiere para tener un buen sistema de transporte ferroviario.

Muchas gracias.

Voto particular¹⁰

DOCUMENTO

El Presidente Senador Gerardo Fernández Noroña: Muchas gracias, Senador Ramírez Acuña.

Tiene la palabra, finalmente, en esta ronda de votos particulares, el Senador Luis Fernando Salazar Fernández, del grupo parlamentario del Partido Morena, hasta por cinco minutos.

El Senador Luis Fernando Salazar Fernández: Muchas gracias, señor Presidente. Compañeras y compañeros Senadores:

Hoy es un día histórico, porque el gobierno de la "Cuarta Transformación" consolida el regreso del tren de pasajeros a nuestro país.

Hoy discutimos proyecto de Decreto que modifica el artículo 28 de la Constitución para recuperar y fortalecer un sector estratégico para el desarrollo nacional.

Soy orgullosamente coahuilense, originario de Torreón, y la historia de Torreón es un ejemplo claro de cómo una ciudad y una región se levantó y prosperó gracias al tren, al ferrocarril.

Sin la llegada de las vías férreas en 1883, Torreón no habría existido en la manera en cómo lo conocemos hoy, el tren conectó a la región de La Laguna, a Torreón, con la capital del país, con Estados Unidos y transformó lo que era un pequeño asentamiento en el centro ferroviario más importante del noreste de México.

Este impulso no solamente trajo infraestructura y modernización, sino que trajo empleos, servicios, oportunidades para miles de personas.

Y el ferrocarril impulsó, como muchas y muchos de ustedes saben, impulsó a La Laguna en el sector agropecuario, agroindustria, minería, integrándolo al mapa económico nacional.

Y este legado los coahuilenses lo tenemos muy vivo en la memoria y es parte de nuestro orgullo.

Y hoy tenemos precisamente la oportunidad de recuperar esa grandeza ferroviaria en todo el país.

Esta reforma no solo busca modernizar la infraestructura, sino devolver al estado la capacidad de intervenir en un sector estratégico para la competitividad del país, apostando por un México más conectado, justo y próspero.

Históricamente el ferrocarril fue clave para conectar a México y fomentar su desarrollo.

Desde finales del siglo XIX, a principios del siglo XX acortó distancias, facilitó el transporte de personas y mercancías y permitió el crecimiento de comunidades.

Y en 1938, con la nacionalización de Ferrocarriles Nacionales de México, bajo el liderazgo del General Lázaro Cárdenas, se consolidó el papel del Estado en este servicio público esencial; sin embargo, como ya todos lo sabemos, fue la época de los 90 bajo el gobierno neoliberal de Ernesto Zedillo, que privatizó el sector ferroviario.

Con pretexto de modernización les entregó la industria ferroviaria, a manos de unos cuantos para quienes hoy trabaja, y esta decisión desmanteló la infraestructura otorgando la concesión y el destino ferroviario a unos cuantos.

Como consecuencia, desaparecieron los trenes de pasajeros y se consolidó el servicio de trenes de carga.

Y no fue sino hasta la llegada de la “Cuarta Transformación” del expresidente Andrés Manuel López Obrador que comenzó la recuperación del tren de pasajeros que apostó por el transporte ferroviario como herramienta de desarrollo y movilidad.

Ahí está el Tren Maya como un ejemplo de proyecto ferroviario que pueda impulsar, así como el turismo y el desarrollo económico de una región tan importante, como hoy y siempre lo ha sido el sureste de nuestro país.

Y hoy, bajo el liderazgo de nuestra Presidenta Claudia Sheinbaum, el segundo piso de la “Cuarta Transformación” busca consolidar y expandir estos proyectos ferroviarios.

Me alegra también ver que finalmente la oposición se suma a esta visión después de haberse negado y haberse opuesto durante años a proyectos estratégicos y haber utilizado recursos legales para detener el desarrollo ferroviario, sobre todo en el sureste de México.

No es por nada que las grandes potencias económicas del mundo le siguen apostando hoy al ferrocarril para el transporte de bienes materiales y de personas y de materias primas.

Dos ejemplos: Estados Unidos cuenta con casi 300 mil kilómetros de líneas férreas.

Y China que, en el año 2000, solo conectaba con una ciudad. Hoy China conecta con 300 ciudades su red ferroviaria.

Esta reforma no es una medida aislada, es parte de un proyecto más amplio que prioriza el bienestar de los sectores más vulnerables del país y el diseño de políticas públicas.

Un proyecto que busca generar oportunidades de desarrollo en regiones que han sido históricamente marginadas, promoviendo un crecimiento equitativo y sostenible que conecta al resto de las comunidades con todo el país.

Por eso...

El Presidente Senador Gerardo Fernández Noroña: Si puede terminar, Senador.

El Senador Luis Fernando Salazar Fernández: ...termino, señor Presidente.

Con esta reforma estamos dando un paso decisivo para que los ferrocarriles vuelvan a ser un motor de desarrollo en nuestra nación y una importante fuente de empleos para las y los mexicanos.

Votemos a favor de esta reforma.

México merece recuperar su grandeza ferroviaria y hoy daremos un paso decisivo en esa dirección.

Gracias, señor Presidente.

Voto particular¹¹

DOCUMENTO

El Presidente Senador Gerardo Fernández Noroña: Muchas gracias, Senador Salazar Fernández. Los votos particulares se encuentran publicados en la Gaceta Parlamentaria y, en su caso, serán tramitados en términos reglamentarios.

Con fundamento en lo dispuesto por el artículo 197 del Reglamento, procederemos a los posicionamientos de los grupos parlamentarios.

¡Ah! Es cierto.

Antes el Senador Pavel Jarero había pedido la palabra, para hechos.

Tiene la palabra, hasta por dos minutos, perdón.

El Senador Miguel Pavel Jarero Velázquez: Muy buenos días Senadoras y Senadores.

La verdad me da muchísimo gusto estar escuchando lo que hoy aquí se está platicando.

Y lo comento porque se habla de que esta política de trenes de pasajeros queremos que se convierta en realidad, que va a traer inversión, que la inversión va a traer generación de empleos y que vamos a tener desarrollo en el país.

Pero quise pasar a la tribuna porque sí vale la pena siempre aclarar paradas y lo quiero decir de manera muy puntual. En este país se aplicó un modelo económico, en los 80s, que luego se profundizó en los años 90s, que generó mucha desigualdad social, mucha pobreza, mucha marginación del pueblo y que generó dependencia porque se aplicaba la máxima de que hay que comprar afuera en lugar de producir los bienes y generar servicios adentro del país.

Y como piedra angular se planteó el proceso de privatización de las empresas públicas, de las empresas paraestatales.

Y, precisamente, como aquí se ha dicho, fue precisamente en la política y en el gobierno de Zedillo cuando se privatizaron los ferrocarriles.

Hoy me da mucho gusto que haya consenso para que regrese el tren de pasajeros.

Para que sea parte de la política nacional.

Para que el Estado mexicano recupere las vías.

Y para que tengamos transporte más barato, más amigable.

Pero, sobre todo, que tengamos las posibilidades de reactivar muchas regiones del país.

Quiero terminar diciéndole, así puntual, que se escuche, Andrés Manuel López Obrador tenía razón con el Tren Maya.

AMLO tenía razón con el proyecto Transístmico.

Nayarit tendrá de regreso el tren de pasajeros desde Guadalajara hasta Nogales.

Es cuanto, señor Presidente.

El Presidente Senador Gerardo Fernández Noroña: Muy bien, Senador Jarero Velázquez.

Muchas gracias por haberse ceñido al tiempo.

Como decía, los votos particulares se encuentran publicados en la Gaceta Parlamentaria y, en su caso, serán tramitados en términos reglamentarios.

Con fundamento en lo dispuesto por el artículo 197 del Reglamento, procederemos a los posicionamientos de los grupos parlamentarios, los cuales tal y como lo establece el artículo 199, numeral 1, fracción II del Reglamento del Senado, serán en orden creciente y por un tiempo de hasta diez minutos cada uno.

En consecuencia, tiene el uso de la palabra el Senador Francisco Daniel Barreda Pavón, del grupo parlamentario de Movimiento Ciudadano, hasta por diez minutos.

El Senador Francisco Daniel Barreda Pavón: Gracias, señor Presidente. Compañeras y compañeros Senadores. Pueblo de México.

Hoy estamos aquí para aprobar una reforma que tiene el potencial de transformar de manera profunda la infraestructura y la movilidad de nuestro país, se trata de la reforma al transporte ferroviario de pasajeros.

Una iniciativa que busca reactivar un sistema fundamental para el desarrollo económico y social de México.

Como Senadores, de Movimiento Ciudadano, queremos dejar en claro que nuestro compromiso es con el progreso y el bienestar de nuestro país, pero siempre bajo los principios de responsabilidad, transparencia y rendición de cuentas.

El sistema ferroviario ha sido desde sus inicios un pilar para la integración territorial de México.

Durante el siglo pasado el tren permitió la conexión de regiones distantes, impulsando el comercio y facilitando la movilidad de personas a lo largo del país.

Sin embargo, el abandono progresivo del transporte ferroviario de pasajeros ha limitado gravemente nuestras capacidades en este ámbito.

En la actualidad, menos del 2 por ciento de los pasajeros en México utiliza el tren como medio de transporte. Esto contrasta de manera alarmante con otras naciones donde el sistema ferroviario de pasajeros sigue siendo un eje central de movilidad sostenible y eficiente.

La importancia de la reactivación del tren de pasajeros no puede subestimarse, estamos hablando de un modelo de transporte que tiene la capacidad de conectar regiones remotas y marginadas, ofreciendo una alternativa más económica y accesible para miles de personas.

La nueva dimensión de transporte ferroviario no solo impulsará el desarrollo económico, sino también ayudará a combatir la creciente desigualdad regional al conectar las zonas rurales y marginadas con grandes centros urbanos.

Esto, compañeras y compañeros, es clave para garantizar una mayor cohesión social y una distribución más justa de las oportunidades.

Además, con el contexto de la crisis climática que enfrentamos, es imperativo que las nuevas infraestructuras sean sostenibles. La activación del tren de pasajeros, al reducir nuestra dependencia de transporte carretero y aéreo no permitirá disminuir nuestra huella del carbono. Los trenes, al ser un medio de transporte más eficiente energéticamente, emiten mucho menos bióxido de carbono, en comparación a los autos y a los aviones.

De esta forma, estamos también cumpliendo con nuestro compromiso internacional, en materia de cambio climático. México, tiene que estar a la altura de los retos globales, no podemos darnos el lujo de quedarnos rezagados en un momento en el que el mundo entero avanza hacia una movilidad más limpias y eficiente, la implementación de un sistema ferroviario moderno, sostenible y accesible de una de las formas más efectivas de responder a estos desafíos.

En este sentido, esta reforma representa un paso a la dirección correcto, pero debemos asegurar que su ejecución sea transparente y responsable. Es necesario destacar también el impacto económico positivo que tendría la reactivación del tren de pasajeros, de acuerdo con las estadísticas.

La participación del transporte ferroviario en el movimiento total de pasajeros es actualmente inferior al 12 por ciento. Si logramos aumentar esta participación, no solo facilitaremos la movilidad de las personas, sino que también daremos un impulso importante a las economías locales; regiones como Veracruz, Campeche y Yucatán donde ya existe infraestructura ferroviaria, verían un crecimiento en sus economías locales, el aumento a la conectividad y al flujo de las personas y mercancías.

El ferrocarril y Campeche, el estado al que represento con orgullo, tienen una íntima historia que data de más de 150 años, fue entre los años de 1857 y 1913 que en mi estado y en toda la Península de Yucatán se amplió y profundizó, con rapidez, la red de ferrocarriles. Esto nos permitió conectar Campeche con Calkiní, Calkiní con Mérida y una serie de ramificaciones que dieron mayor sentido de conexión a nuestro estado.

A pesar de la tradición ferroviaria en Campeche, muchas de las instalaciones del anterior ferrocarril del sureste, están hoy en abandono, por eso la necesidad de darle un nuevo impulso a la tradición ferroviaria de México y de Campeche.

Las vías del tren conectan regiones estratégicas del sureste del país como parte del proyecto Tren Maya que ya está en marcha, pero debemos asegurarnos de que esta iniciativa se integre de manera armoniosa y eficaz con el desarrollo regional.

No se trata solo de construir kilómetros de vías férreas, se trata de generar un crecimiento inclusivo que involucre a las comunidades y a los municipios, asegurando que los beneficios se distribuyan equitativamente y que no se concentre en unos pocos.

Sin embargo, la bancada de Movimiento Ciudadano quiere ser enfática, apoyar esta reforma no significa otorgar cheques en blanco, creemos que el desarrollo debe ir de la mano con la transparencia y la rendición de cuentas, no podemos permitir proyectos faraónicos u opacos que no cumplan con los estándares más altos de sostenibilidad y eficiencia.

En cada paso del proceso debemos exigir que se rindan cuentas claras sobre los recursos utilizados, los resultados obtenidos y el impacto social al ambiente de la reforma. El hecho de que el Estado mexicano retome el derecho de utilizar las vías férreas para prestar el servicio de transporte de pasajeros es un paso importante hacia la recuperación de un modelo de movilidad más equitativo.

No obstante, es vital que se garantice que este proceso se lleve a cabo de manera inclusiva y con la participación de todos los sectores involucrados, desde las autoridades locales, hasta las comunidades que serán directamente beneficiadas.

El transporte ferroviario, de pasajeros, tiene además un gran potencial para fomentar la inversión privada responsable. Las empresas que participen en este proceso deben hacerlo bajo los principios de sostenibilidad y respeto por el medio ambiente. Si limitamos la participación de las empresas solo a las concesiones de carga, estaremos desaprovechando una oportunidad para generar un crecimiento más amplio e inclusivo.

En este sentido, es necesario que el Ejecutivo Federal mantenga la puerta abierta a concesiones, tanto para el transporte de cargo, como de pasajeros, siempre y cuando se respeten las normas más estrictas de eficiencia, operatividad y equilibrio ecológico.

El derecho a la movilidad es, sin duda, un derecho fundamental para el desarrollo social y económico de cualquier nación, este derecho debe garantizarse en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

Movimiento Ciudadano confía que esta reforma contribuirá a garantizar este derecho, pero no podemos quedarnos con buenas intenciones, debemos vigilar su correcta implementación y exigir que los beneficios lleguen a todas y a todos, especialmente a aquellos que más lo necesitan. Por eso, en Movimiento Ciudadano votaremos a favor porque tenemos el firme compromiso de garantizar y fortalecer el derecho de movilidad.

Desde hace más de una década hemos sido una fuerza política que ha impulsado la Agenda de movilidad logrando el reconocimiento a la movilidad como un derecho constitucional.

Votaremos a favor, porque aspiramos que en unos años tengamos la red ferroviaria que permitirá conectarnos desde Campeche hasta Nuevo León, y Nuevo León a Jalisco, pasando por todos y cada uno de los estados de la República.

No hay que perder de vista el objetivo final, un México más conectado, más próspero y más justo donde todos tengamos acceso a un sistema de transporte moderno, funcional, eco amigable. Debemos estar a la altura de este desafío y asegurarnos de que esta reforma cumpla con las expectativas de millones de mexicanas y mexicanos que merecen un mejor futuro.

Muchas gracias.

**PRESIDE LA SENADORA
IMELDA CASTRO CASTRO**

La Presidenta Senadora Imelda Castro Castro: Gracias, Senador Barreda Pavón.

Tiene el uso de la palabra la Senadora Lizeth Sánchez García, a nombre de su grupo parlamentario, el PT.

La Senadora Lizeth Sánchez García: Senadoras y Senadores:

Hoy, tenemos en nuestras manos una decisión que no solo marcará el rumbo de nuestro sistema ferroviario, sino también el futuro de la movilidad y el desarrollo de México.

En 2018, se hizo un cambio profundo en el gobierno de México con la llegada de la “Cuarta Transformación” de la República se concretaron políticas públicas enfocadas al bienestar de la población y no de unos cuantos. Desde entonces, nos enfrentamos políticamente a dos proyectos de Nación.

Uno. Que sigue protegiendo los privilegios y las riquezas de unos pocos.

Y, otro, liderado por la Presidenta Claudia Sheinbaum y respaldado por el gran legado de Andrés Manuel López Obrador, donde se gobierna para todas y todos, recuperando las áreas estratégicas del Estado mexicano para el bienestar de la población.

Hoy, damos un paso firme hacia la transformación de México con esta reforma constitucional, que busca devolver al Estado y al pueblo lo que por derecho les pertenece: Un sistema ferroviario al servicio de la Nación.

Desde los primeros días del ferrocarril en nuestro país, cuando en 1850 se inauguró la primera línea entre Veracruz y El Molino y con el desarrollo de las diversas vías férreas que recorren el territorio nacional, los trenes han sido sinónimo de progreso y conectividad.

Durante la primera mitad del siglo XX, el ferrocarril fue el motor de nuestro crecimiento económico comunicando las ciudades más importantes y enlazando a México con el resto del mundo, a través de sus principales puertos y fronteras.

Sin embargo, la privatización de los ferrocarriles en los años 90, encabezada por el entonces Presidente Ernesto Zedillo, marcó el retroceso histórico, ya que se entregó el control de este sector estratégico a intereses privados, lo que limitó el acceso de millones de mexicanos a un transporte accesible y digno, afectando el desarrollo económico de México.

Durante el periodo neoliberal se privilegió una visión sesgada del gobierno donde se transfirió una enorme riqueza y recursos públicos a sectores privados para el beneficio de unos cuantos, muestra de ello es el nulo desarrollo de la infraestructura ferroviaria en las últimas décadas, que fue de tan solo 23 kilómetros.

A pesar de que los trenes de carga representan el 12.8 por ciento del total de la carga transportada en el país, el transporte de pasajeros fue prácticamente abandonado, apenas el 7.55 por ciento de las vías ferroviarias son utilizadas para este servicio.

Con la llegada del gobierno de la “Cuarta Transformación” se desarrolló el proyecto más ambicioso del transporte ferroviario en nuestro país, la construcción del Tren Maya y del Corredor Transistmico.

Hoy el Tren Maya ofrece un servicio de transporte de pasajeros eficiente y moderno que permite, mediante sus 34 estaciones localizadas en mil 481.1 kilómetros de ruta, conectar las principales ciudades y sitios turísticos de los estados de Campeche, Chiapas, Quintana Roo, Tabasco y Yucatán.

El Tren Maya es un ejemplo claro de la necesidad de regresarle la rectoría al Estado mexicano, por ello se vuelve fundamental elevar a rango constitucional la preferencia por el transporte ferroviario de pasajeros, declarando esta actividad como prioritaria para el desarrollo nacional; esto significa que el Estado retoma el derecho de utilizar las vías férreas con el fin de garantizar una movilidad eficiente, accesible y segura para todas y todos.

Ahora, los concesionarios de trenes de carga también podrán participar en el servicio de pasajeros, pero siempre dando prioridad a las necesidades de las personas.

Éste es un paso hacia la modernización de nuestro sistema de transporte, pero también hacia la justicia social.

No podemos seguir permitiendo que millones de mexicanas y mexicanos carezcan de opciones de movilidad dignas debido a políticas que solo han beneficiado a unos cuantos.

Esta reforma busca cambiar esa realidad integrando todas las regiones de la República, creando un país más conectado y equitativo.

Es momento de retomar las riendas de nuestros sectores estratégicos, el país no puede depender de las decisiones de corporaciones neoliberales para definir nuestra movilidad; solo un Estado fuerte, soberano y comprometido puede garantizar que el transporte ferroviario beneficia a las personas, y no solo a unos pocos.

Los beneficios de esta reforma no se limitan a lo social, también impactarán positivamente en nuestra economía y a nuestro medio ambiente.

Al mejorar la infraestructura ferroviaria se reducirán los costos de transporte, impulsando la competitividad y facilitando el comercio y el turismo con el menor impacto ambiental.

Además, se crearán miles de empleos en su construcción y operación.

El transporte ferroviario representa una opción sustentable, pues es más eficiente en el uso de energía y genera menos emisiones que otros medios de transporte.

El segundo piso de la “Cuarta Transformación” seguirá enalteciendo los principios de justicia social y soberanía, esta reforma ferroviaria es un ejemplo claro de esos principios en acción.

Recuperemos para la Nación la capacidad de planear y desarrollar un sistema de transporte que responda a las necesidades del pueblo.

En el Partido del Trabajo votaremos a favor de la reforma constitucional, porque con el regreso del servicio de transporte ferroviario para las personas se inaugura una nueva etapa para el transporte nacional; que cada tren que recorra nuestras vías sea un símbolo de esperanza, justicia y progreso para cada mexicano y mexicana.

Por un México en movimiento, por una Puebla mejor conectada y próspera, por un futuro ferroviario que nos una a todos y a todas.

¡Viva México!

La Presidenta Senadora Imelda Castro Castro: Tiene ahora el uso de la palabra la Senadora Juanita Guerra Mena, del PVEM.

Y mientras llega la compañera, queremos decirles que saludamos con mucho gusto a los agentes aduanales y transportistas de Nuevo Laredo, invitados de la Senadora Olga Sosa. Y que se reunieron con la Comisión de la Frontera Norte, encabezada por el Senador Juan Carlos Loera.

¡Bienvenidos y bienvenidas!

La Senadora Juanita Guerra Mena: Con el permiso de la Presidencia.

Desde esta alta tribuna damos cuenta de las y los mexicanos que estamos legislando para mejorar al fortalecimiento al desarrollo económico, así como la movilidad de las personas.

Desde el Partido Verde Ecologista de México resaltamos que esta propuesta de reforma constitucional del expresidente de la República, el licenciado Andrés Manuel López Obrador, tuvo a bien que, en esta votación unánime a favor, así como a las Comisiones Unidas de Puntos Constitucionales, la Comisión de Comunicaciones y Transportes, pero también de Estudios Legislativos.

Desde el Partido Verde Ecologista de México votaremos a favor de este dictamen el cual tiene el objetivo de retomar, así la parte del Estado de mexicano, el derecho de utilizar las vías ferroviarias para prestar el servicio de transporte a pasajeros.

Estamos reformando, en el artículo 28, en su párrafo cuarto, para incorporar que el transporte de pasajeros, como de carga, son áreas prioritarias para el desarrollo nacional, siendo el Estado el que ejercerá su rectoría.

Por lo tanto, el Estado mexicano estará facultado para otorgar asignaciones, concesiones, permisos, así garantizar el servicio público al pueblo de México.

Es por ello que esta reforma en el Estado retomará el derecho de utilizar las vías ferroviarias para prestar el servicio al transporte de pasajeros.

En la administración 2018-2024 del expresidente, el licenciado Andrés Manuel López Obrador, apostó por el sistema ferroviario nacional creando mil 500 nuevos kilómetros de tramo ferroviario en pasajeros.

Aunado a ello, el 20 de noviembre de 2023 publicó en el Decreto la reactivación de trenes a pasajeros en siete rutas: Tren México-Veracruz-Coatzacoalcos, tren Interurbano AIFA-Pachuca, tren México-Querétaro-León-Aguascalientes, así como el tren Manzanillo-Colima-Guadalajara-Irapuato, México-San Luis Potosí-Monterrey-Nuevo Laredo, México-Querétaro-Guadalajara-Tepic, Mazatlán-Nogales, Aguascalientes-Chihuahua-Ciudad Juárez.

Lo anterior nos permite seguir avanzando en el desarrollo y bienestar del país, mejorando la movilidad de transporte de carga en las importantes, así como en las importaciones y exportaciones, así como el turismo y el desarrollo económico de todo nuestro país; contribuyendo a disminuir las emisiones contaminantes, siendo una alternativa económica, rápida y segura para el transporte de carga y pasajeros.

Por ello, reconocemos, y lo decimos públicamente, al expresidente, al licenciado Andrés Manuel López Obrador, en su administración 2018-2024, quien sembró esta semilla, y quien desde el Partido Verde Ecologista de México votaremos siempre a favor de las propuestas que él presentó.

Por eso, junto con nuestra Presidenta, la doctora Claudia Sheinbaum Pardo, estaremos seguros construyendo el segundo piso de ésta, nuestra transformación, la “Cuarta Transformación”.

Gracias, señora Presidenta, gracias por impulsar el desarrollo económico y la movilidad en nuestro país, con el anuncio que usted hizo para fortalecer el sistema ferroviario nacional, en la construcción de más de tres mil kilómetros para transporte de pasajeros y confirmando así la confianza del Sistema Ferroviario Nacional, esta reforma contiene una nueva y clara visión por parte del gobierno federal con dos sentidos perfectamente bien definidos:

El primero, que el estado retome la rectoría, intervención directa de la economía a través de impulsar la red ferroviaria del país.

El segundo, impulsar la movilidad de pasajeros dentro del país a través del transporte ferroviario de pasajeros.

Como muestra, en el año 2023, el sistema ferroviario transportó cerca de 46 millones de personas, un incremento anual del 11.8 por ciento respecto al 2022.

El servicio de transporte del Estado es un servicio público, sin lucrar, por lo que debe de dar un servicio y este sea el objetivo de esta reforma, nuestro único objetivo, una reforma humanista, como la que ha dado a conocer la administración 2018-2024 y hoy al frente la doctora Claudia Sheinbaum como también un país humanista y un gobierno humanista.

Es por esto que el transporte ferroviario mejorará la conectividad de bienes y servicios reduciendo costos de movilidad.

Nuestra red actual de 26 mil kilómetros a lo largo y ancho de todo el territorio nacional llegue a cada rincón del país acercando a las personas y a sus familias, a sus destinos, al fortalecimiento de la cadena de suministros, acercando los bienes y productos a los consumidores del país, así como al exterior.

Esto es un detonante económico para todo el territorio nacional.

Quisiera hablar específicamente sobre el Tren Maya y el Tren Interoceánico, dos grandes obras que han impulsado el proyecto turístico de la región sureste han contribuido exponencialmente el desarrollo económico del país, así como la creación de nuevos empleos y bienestar para el país.

Hoy en día el Tren Maya es una infraestructura ferroviaria más importante de México y su construcción cuenta con más altos estándares de calidad, seguridad, comodidad y tecnología de clase mundial, que cuenta con los 42 trenes fabricados en nuestro país, logrando así el objetivo que sea un tren construido por mexicanos.

Nos ha dicho nuestro líder en el tema de educación, hay una nueva carrera, danos la oportunidad a jóvenes mexicanos que sean los creadores de estos nuevos trenes y sobre todo impulsar el desarrollo social y económico de nuestra nación, área de protección en la flora de fauna en el que el Cenote Aerolito en las diez hectáreas.

Respecto al Tren Interoceánico en este proyecto aumentará los niveles de exportación e importación, además, generará la prosperidad y bienestar para la población en dicha región, fortalecerá y protegerá las cadenas de suministros de América del Norte y de las exportaciones mundiales, uniendo los puertos de Salina Cruz, Oaxaca y Coatzacoalcos, Veracruz, por corredores industriales generaremos empleos inversiones, propiciando así el desarrollo y el crecimiento económico sustentable.

Para el Partido Verde Ecologista de México, la conservación natural y ambiental es fundamental, siendo vigilantes para que se encuentren todos los permisos federales, impulsar la creación y fortalecimiento de áreas naturales protegidas como una herramienta y conservación para el bienestar de todas y todos los mexicanos.

Como ejemplo de ello, se cuenta con el área de protección de flora y fauna, playa Delfines en cinco hectáreas, el área de protegida de protección de flora y fauna de Jacinto Pat de 17 hectáreas, el área de protección y flora y fauna de Buenaventura de 38 hectáreas.

Informarles a ustedes, Senadoras y Senadores, para nuestro partido, el Partido Verde Ecologista de México, votaremos siempre a favor, insisto, de esta gran reforma de fortalecimiento de transporte eficaz de pasajeros en todo el país, con un sentido humanista, ecológico, reduciendo emisiones contaminantes y además en el tema económico de transporte de carga y pasajeros para el desarrollo de movilidad del país.

Señoras y señores Senadores, esto no quiere decir que existan buenos y malos, quiere decir que impulsando el desarrollo económico, así como son las venas y arterias, todo lo que es el transporte público, también lo existe el tema de ferrocarril, así como lo han anunciado los compañeros Senadores que me antecedieron, bien saben ustedes que a veces añoramos ese tema de las líneas de ferrocarril, en Cuautla, Morelos, de donde soy originaria, mi querido estado de Morelos, sabemos que existe la locomotora 279, históricamente hablando, una unión entre la Revolución y el tiempo contemporáneo.

Así como en la historia, nuestros antepasados lograron una independencia, pero sobre todo prosperidad de nuestra nación, hoy, con la “Cuarta Transformación” tendremos un gobierno humanista, un desarrollo económico, un desarrollo social, pero sobre todo el trabajo al servicio del pueblo.

Por eso, convencidos estemos en votar esta, por unanimidad, una de las grandes reformas del expresidente Andrés Manuel, pero que serán consolidadas por una de las mejores presidentas y la primera mujer Presidenta, la doctora Claudia Sheinbaum.

¡Viva México!

Gracias.

Con su permiso, señora Presidenta.

La Presidenta Senadora Imelda Castro Castro: Gracias.

Ahora tiene el uso de la tribuna el Senador Néstor Camarillo Medina, del PRI.

El Senador Néstor Camarillo Medina: Muchas gracias, Presidenta de la Mesa Directiva. Muchas gracias. Compañeras y compañeros Senadores:

Quisiera antes de dar este mensaje, poderles decir que nuestra bancada, como bien lo ha referido nuestro presidente, no se puede estar en contra de todo y a favor de nada, siempre y cuando vengan iniciativas que beneficien al pueblo de México, a su desarrollo y a la paz, el PRI como un partido responsable, sin duda estará apoyando y votando a favor estas iniciativas como es la del día de hoy.

¿Cuántas historias hay dentro de vagones? ¿Cuántas historias hay entre vías?

¿Cuántas historias hay alrededor de una figura tan emblemática?, y hoy estamos en una cita con la historia.

Pues podemos decir orgullosamente que estamos ante el renacimiento del ferrocarril en México.

Hoy nos reunimos aquí para hablar sobre una parte fundamental de nuestra historia y nuestro futuro.

El ferrocarril en sus orígenes significó el desarrollo, progreso y conexión para todo el país. En su momento más alto, se convirtió en uno de los mejores sistemas de transporte del mundo, integrando regiones y comunidades, facilitando el comercio y uniendo corazones.

Ahora es momento de que el ferrocarril vuelva a ocupar un lugar central en la Agenda nacional.

Este es un paso crucial para todos nosotros, un renacimiento del ferrocarril que nos permita soñar en grande nuevamente.

El ferrocarril fue y puede ser de nuevo el hilo conductor de nuestro desarrollo.

Recordemos que el desarrollo ferroviario en México comenzó en épocas pasadas, particularmente durante los gobiernos del PRI, con líderes visionarios, por poner un ejemplo, Lázaro Cárdenas, cuando se sembraron las bases de un sistema que se extendió por miles de kilómetros.

Estas líneas no solo transportaban mercancías, también llevaban esperanza, progreso y la promesa de un futuro mejor.

Hoy podemos volver a escribir esa historia, podemos reimaginar nuestro futuro sobre rieles que nos conecten y nos acerquen; sin embargo, no podemos ignorar las lecciones del pasado reciente, debemos asegurarnos de que esta vez la transparencia y la rendición de cuentas sean nuestras guías.

No podemos permitir que se repita lo que ocurrió con el Tren Maya, donde la falta de claridad y de los costos desbordados de 150 mil millones, fueron hasta casi los 500 mil millones.

Nos dejaron con más preguntas, que respuestas. La confianza es fundamental y nuestro compromiso es que cada peso invertido sea un peso bien empleado, solo así podremos construir un sistema ferroviario que realmente beneficie a todos los mexicanos.

El renacimiento del ferrocarril implica más que solo restaurar las líneas, significa transformar nuestra manera de pensar sobre el transporte.

El ferrocarril no solo es un medio de carga, es también una oportunidad de revitalizar el transporte de pasajeros, ofreciendo una opción accesible y sostenible.

En un país donde la movilidad es un desafío constante, debemos asegurar que todos los mexicanos tengan la capacidad de desplazarse con dignidad y eficiencia.

La accesibilidad en el transporte no solo es una necesidad, es un derecho.

Imaginemos la gran aventura que representa el ferrocarril para las nuevas generaciones. Muchos de nuestros jóvenes solo conocen el tren a través de la inteligencia artificial o como un símbolo de tiempos pasados, es hora de devolver esa experiencia viva, de llevarlos a explorar sus raíces y redescubrir nuestros paisajes, la cultura y nuestra gente.

El ferrocarril puede convertirse en una herramienta para la educación, donde cada viaje sea una lección sobre nuestra historia, nuestra geografía y nuestro patrimonio.

Los beneficios son claros, el transporte de carga, la movilidad de pasajeros y el impulso al turismo, pero también debemos enfrentar nuevos retos, necesitamos estudios de factibilidad rigurosos, organizados y bien fundamentados.

Cada proyecto debe ser analizado desde todos los ángulos, asegurándonos de que las inversiones sean rentables y sostenibles a largo plazo.

Es obligado que todo proyecto se apegue a la legalidad y, por encima de todo, que cuidemos nuestro medio ambiente. Repito, que de verdad cuidemos nuestro medio ambiente.

La sostenibilidad debe ser el corazón de esta nueva era ferroviario, porque el futuro de nuestro planeta está en juego. Además, la creación de empleos es un aspecto esencial.

En el renacimiento del ferrocarril no solo hablamos de trabajos en la construcción y mantenimiento de la infraestructura, también nos referimos a las oportunidades que se generan en el turismo, la gastronomía y los servicios locales.

Un sistema ferroviario fuerte puede revitalizar las economías enteras, beneficiando a comunidades que se han visto y están rezagadas, porque es demasiado tiempo.

Es importante que cada mexicano sienta que este renacimiento es también un renacimiento personal, que sepa que al impulsar el ferrocarril estamos invirtiendo en su futuro y el de su familia, que la próxima vez que aborde un tren no solo será un viaje a un destino, sino un viaje hacia el progreso, hacia el desarrollo y hacia la unidad.

Como miembros del PRI, siempre estamos y estaremos a favor de esta gran reforma constitucional en materia ferroviaria.

Creemos que el potencial de México y la importancia de restablecer el ferrocarril como un pilar de nuestra infraestructura, es un compromiso de nuestro pasado con nuestro presente, pero, sobre todo, con nuestro futuro.

Vayamos juntos en esa cruzada por el renacimiento del ferrocarril, es el momento de construir puentes, de forjar caminos, de revivir la conexión que nos hace más fuertes, que nos hace mucho más importantes como un país de desarrollo y de progreso.

El ferrocarril puede ser el motor que impulse a nuestro país hacia adelante, uniendo a sus gentes, sus tradiciones y su cultura.

Juntos haremos que México vuelva a recorrer sus rieles, para que nunca más olvidemos que unidos no conocemos imposibles.

Recordemos que el renacimiento del ferrocarril no es solo una meta, es una visión que compartimos.

Es el momento de actuar, es el momento de soñar y de construir un México en el que todos tengamos un lugar.

Aquí está el PRI, a favor de México.

Aquí está el PRI, a favor del progreso de México.

Aquí está el PRI, a favor de las causas de la gente.

Muchas gracias.

La Presidenta Senadora Imelda Castro Castro: Muchas gracias, Senador Camarillo Medina.

Continúa la Senadora María Guadalupe Murguía Gutiérrez, del PAN.

La Senadora María Guadalupe Murguía Gutiérrez: Con su permiso, señora Presidenta. Compañeras y compañeros Legisladores:

El día de hoy presento posicionamiento a favor del dictamen por el que se reforma el artículo 28 constitucional, en materia de transporte ferroviario.

Hoy en día una de las principales demandas de la población es contar con una movilidad, con un transporte que les permita trasladarse de manera rápida, eficiente y segura por nuestro país.

El transporte ferroviario bien planeado puede ser una excelente opción de desarrollo y movilidad, no solo para los estados por donde pase, sino a nivel regional y a nivel país.

Y quiero comentarles un ejemplo, en mi Querétaro, mi estado, el tren Querétaro, el tren rápido a Querétaro ha sido una aspiración desde los años 80, que por diversas razones no ha podido consolidarse.

El domingo pasado fue a Querétaro la Presidenta Claudia Sheinbaum y dio ya el banderazo de salida al Tren México-Querétaro.

Y hablamos de que el tren es una excelente opción para la movilidad segura, eficaz y en corto tiempo.

Se anunció que este tren a Querétaro, que además conecta con el norte y el occidente del país, hará un tiempo de hora y media desde la Ciudad de México a Querétaro, cuando en automóvil se hace teóricamente dos horas y media, pero las condiciones de la carretera 57, con el tráfico que tiene permanentemente en obra y cuando se presenta algún accidente nos podemos llevar cuatro, cinco o seis horas.

Desde luego celebramos el que se dé este anuncio y aspiramos a que se pueda lograr en el más corto plazo.

Comentaba la Presidenta Sheinbaum que va a haber una vía alterna para el transporte de pasajeros distinta del de transporte de carga.

Y, desde luego, se expresa la colaboración de los gobiernos de los estados para liberar el derecho de vía del transporte de pasajeros.

Pedimos que en estas obras se llame a los constructores locales para participar en la realización de los trabajos y, desde luego, reactivar la economía local.

Y hay que comentar que el transporte ferroviario de pasajeros se encuentra sumamente rezagado frente al automotor o al del traslado de personas por vía aérea.

El año anterior, en el 23, solo se transportaron en ferrocarril de pasajeros el 1.4 por ciento de las personas.

En Acción Nacional creemos, estamos convencidos, que el sistema ferroviario permitirá una movilidad eficaz, efectiva, en corto plazo y esperamos que sea sobre todo segura.

Por eso, nuestro voto será a favor.

Y sí queremos desarrollo.

Sí queremos un tren de pasajeros.

Pero no a cualquier costo.

Por eso demandamos que se realice una adecuada planeación de las obras.

Que incluya estudios de impacto ambiental que establecen las leyes.

Que el presupuesto sea transparente y que se dé a conocer el costo de las obras ferroviarias.

Que se preste un servicio, como he comentado, de calidad, eficiente, a un precio accesible a los usuarios y, sobre todo, un servicio de transporte vía tren seguro.

Por eso insistimos.

Queremos desarrollo, sí.

Queremos el tren de pasajeros, sí.

Pero no a cualquier costo.

Muchas gracias.

La Presidenta Senadora Imelda Castro Castro: Gracias, Senadora Murguía Gutiérrez.

Para cerrar este segmento de los posicionamientos de los grupos parlamentarios, tiene la palabra el Senador Alejandro Esquer Verdugo, a nombre del grupo parlamentario del Partido Morena.

El Senador Alejandro Esquer Verdugo: Con su permiso, señora Presidenta. Senadoras y Senadores:

Cuenta la leyenda que el primer Presidente de México que contó con un tren presidencial fue el licenciado Benito Juárez.

Con toda seguridad, el Presidente Juárez jamás imaginó que, pasado el tiempo y en seguimiento a su tradición, el gobierno de Porfirio Díaz adquiriría un nuevo tren. Y que el Presidente Plutarco Elías Calles haría lo propio.

Jorge Luis Borges describe el tren presidencial, llamado Olivo, como "la máquina 3038 mira hacia el sur inmóvil y limpia".

En lo alto de su nariz le adorna una escultura fundida, el águila que estrangula una serpiente, Escudo Nacional que eleva su rango. El Olivo era el tren más importante de su época. Lleva adosado tres coches, fragmento de glorias no tan remotas. Grandes formas de hierro, de madera y de cristal.

La construcción de la línea del tren del Mexicano duró mucho tiempo.

En 1857, la conocida locomotora "La Guadalupe" ya viajaba de la Ciudad de México a la Villa de Guadalupe.

Maximiliano avanzó en la construcción, pues lo requería como instrumento bélico.

Y, restaurada la República, en 1869, el tren presidencial "Benito Juárez" partió de la Ciudad de México para inaugurar el 16 de septiembre el ramal de Apizaco a Puebla.

Senadoras y Senadores, nos encontramos aquí para discutir y votar un dictamen de las Comisiones Unidas de Puntos Constitucionales; Comunicaciones y Transportes; y de Estudios Legislativos, sobre la reforma ferroviaria que impulsa en su compromiso número 70 nuestra primera mujer Presidenta de México, la doctora Claudia Sheinbaum Pardo.

Antes de abordar la importancia del dictamen quiero compartirles un poco sobre la historia de Ciudad Obregón, localidad donde yo nací y crecí, en la colonia popular de nombre Plano Oriente, cerca de una estación de ferrocarril llamada Cajeme, en donde se empezaron a construir los primeros chinames alrededor de la estación y en donde más tarde naciera Ciudad Obregón, Sonora.

Permítanme llevarlos por un momento al corazón de Sonora cuando el Valle del Yaqui, impulsado por la llegada del titán de acero y carbón, el Ferrocarril Sud-Pacífico, se incorporó al mercado del país con la fundación de una estación bandera que las locomotoras se abastecieran de agua, un pequeño punto en el mapa mexicano tomó inaudita importancia.

Esa comunidad, que más tarde sería conocida como Cajeme, municipio de Cócorit, surgió gracias al ferrocarril. Un testimonio palpable de cómo la infraestructura puede cambiar no solo el destino de una región, sino la vida de quienes la habitan.

Las vías del ferrocarril llegaron a ser arteria vital en 1873 cuando se inauguró la primera línea que conectaba la Ciudad de México con Veracruz. Este hecho marcó un antes y un después en la historia de nuestro país, pues, por primera vez, se lograba conectar dos regiones importantes de la nación, abriendo las puertas al comercio, la integración territorial y el desarrollo económico.

El ferrocarril, Senadoras y Senadores, no solo transportaba mercancías o personas, transportaba sueños, conectaba a familias y acercaba mercados...

Fue el verdadero detonante del desarrollo económico y social de Cajeme y de muchas regiones a lo largo de nuestro país. A través de esas vías llegaron nuevas oportunidades para miles de mujeres, hombres campesinos

y empresarios, fue así como se tejó la historia de una región próspera que hoy conocemos como el corazón agrícola de Sonora.

Sin embargo, hablar de Cajeme es también hablar de los caudillos más importantes de México. Un hombre, cuyo destino estuvo ligado a estas tierras, Álvaro Obregón, héroe revolucionario, estratega militar y más tarde Presidente de la República.

Obregón, fue testigo y actor de las profundas transformaciones que el ferrocarril trajo consigo, creció y luchó en esta tierra, una tierra que él ayudó a prosperar y proteger.

Es precisamente su legado lo que motivó que en 1928 el nombre de Cajeme a Ciudad Obregón fue en honor a un hombre que no solo defendió a México en los campos de batalla, sino que también impulsó la modernización de nuestra Nación, a través de infraestructuras como el ferrocarril.

Quisiera compartirles una anécdota que ilustra la importancia de los trenes en la vida revolucionaria. En 1920, el general Obregón lanzó su campaña presidencial y poco después fue obligado a comparecer, en la Ciudad de México, acusado por las fuerzas carrancistas de conspiración, todo era una maniobra para evitar que fuera candidato.

En una madrugada del mes de abril, acompañado del general Benjamín Gil, fue ayudado por el garrotero Margarito Ramírez, quien le dio un disfraz de ferrocarrilero, y a bordo de las locomotoras salvó su vida con destino al sur.

Hoy, al recordar esta historia, no lo hacemos solo con nostalgia, sino con la firme convicción de que el ferrocarril aún tiene mucho que ofrecer a nuestro país, en una época donde la tecnología y la sostenibilidad son prioridades.

Las vías férreas pueden y deben jugar un papel central en nuestro desarrollo económico. Regiones como Sonora y muchas otras en México se beneficiarían enormemente de la reactivación de este medio de transporte que sigue siendo uno de los más eficientes y sustentables.

El dictamen que hoy presento a nombre del grupo parlamentario del Partido Morena contiene reformas orientadas al bienestar de la población. Esta reforma es clave porque busca retomar el control estatal sobre las vías ferroviarias, específicamente en la prestación del servicio de pasajeros.

Algo que había sido descuidado desde la privatización del sector en los años 90's. Con esta reforma se pretende aprovechar los más de 27 mil kilómetros de vías férreas existentes, frente al uso de carreteras saturadas, al descongestionar las vías terrestres se mejoraría el tiempo de transporte, se reducirían los costos, se disminuiría el impacto ambiental, así contribuyendo al desarrollo.

Además, la reforma faculta al Estado para otorgar concesiones y asignaciones para el transporte de pasajeros, garantizando que el servicio no solo sea accesible para todos, sino que esté diseñado con un enfoque en las necesidades de la población...

La Presidenta Senadora Imelda Castro Castro: Vaya concluyendo, Senador, por favor.

El Senador Alejandro Esquer Verdugo: ...concluyo.

Senadoras y senadores, les hago un llamado no solo a recordar el glorioso pasado de localidades como Ciudad Obregón, sino a unirnos para construir un México en donde el ferrocarril vuelva a ser el motor de desarrollo, un país que no se quede atrás en el transporte de mercancías, que lleve nuevas oportunidades económicas para sus regiones más apartadas y que tome decisiones firmes para revitalizar uno de los grandes tesoros que alguna vez tuvimos: Nuestras vías férreas.

El uso del ferrocarril para pasajeros no obedece a un capricho, sino a una necesidad del pueblo de México, es momento de pensar en el futuro con el mismo...

La Presidenta Senadora Imelda Castro Castro: Concluya, Senador, por favor.

El Senador Alejandro Esquer Verdugo: ...arrojo con el que nuestros antepasados miraron al horizonte.

Hoy, honramos su legado retomando lo que nunca debió perderse: El papel del ferrocarril en la grandeza de nuestra Nación.

Muchas gracias.

La Presidenta Senadora Imelda Castro Castro: Agotados los posicionamientos, vamos a iniciar con la discusión en lo general.

Honorable Asamblea, informo que para este asunto únicamente tenemos registrados oradoras y oradores para hablar a favor.

Con el propósito de escuchar a la mayoría de las y los oradores para referirse a este asunto tan trascendente, se permitirán 10 intervenciones, hasta por cinco minutos cada una y, posteriormente, consultaré a la Asamblea si el asunto se encuentra suficientemente discutido.

Iniciamos entonces otorgándole la palabra al Senador Juan Antonio Martín del Campo Martín del Campo, del PAN.

El Senador Juan Antonio Martín del Campo Martín del Campo: Gracias. Con el permiso de la Presidencia.

Primero, quiero hacer un reconocimiento a todos los trabajadores de ferrocarriles, a todos los ferrocarrileros y, por supuesto que estamos a favor de esta reforma, estamos a favor del desarrollo, del crecimiento económico y, por supuesto, de la conectividad, porque con esto va a mejorar la situación de nuestro país.

Proyectos como este, por supuesto que va a tener mejoras en el país a corto y a largo plazo. Por supuesto que proyectos como el Transístmico va a ayudar en el crecimiento y en el desarrollo a favor de nuevas rutas que ya ha comentado el nuevo gobierno y, por supuesto, que también es importante y es urgente el poder terminar el tramo entre Aguascalientes y Guadalajara. Y, sobre todo, Aguascalientes tierra de ferrocarrileros y de una gran historia.

Hoy, me dirijo a ustedes para abordar una reforma que busca transformar el panorama en el transporte ferroviario de nuestro país. Desde la privatización del año 1995, hemos sido testigos de cómo el sector ferroviario ha sido relegado, afectando no solo la eficiencia del transporte de carga, sino también la movilidad de nuestros ciudadanos.

Es hora de que el Estado recupere el control sobre este sector estratégico y reafirme su compromiso con el bienestar de todos los mexicanos. La reforma que se propone establecer el transporte ferroviario como una prioridad para el desarrollo nacional, esa visión reconoce que nuestras vías férreas son siempre un medio eficiente, precisamente para nuestra comunidad, son arterias que interconectan nuestro territorio y que pueden activar el crecimiento económico en regiones que históricamente se han relegado.

Imaginemos pues un México donde las familias tengan acceso a un sistema de transporte eficiente, seguro y accesible, que les permita conectarse con oportunidades de empleo, educación y desarrollo.

Muchos países desarrollados. Por ejemplo, utilizan lo que es el transporte ferroviario, que es un pilar fundamental de su infraestructura y de su movilidad, estas naciones han comprendido que los trenes no solo son una opción eficiente y ecológica para el traslado de personas y mercancías, sino que también impulsa el crecimiento económico al facilitar el comercio y la integración nacional.

Por ejemplo, en Europa y Asia el sistema ferroviario bien desarrollado conecta grandes ciudades y también permite, a las regiones rurales, acceder a oportunidades económicas y sociales.

Este modelo de éxito nos enseña que el darle prioridad al transporte ferroviario mejoraremos la calidad de vida de nuestros ciudadanos y, por supuesto, posicionaremos a México como un actor competitivo en la economía global.

Es por eso que reconocemos la importancia de nuevos proyectos anunciados por el gobierno federal con las tres nuevas líneas de pasajeros que abarca poco más de mil 200 kilómetros.

Y, por supuesto, el proyecto del Corredor Interoceánico que impactará positivamente nuestra economía, beneficiando a la parte sur de nuestro país, pero, sobre todo, a la economía nacional, conectando a ambos océanos y, por supuesto, conectando a lo que es el mercado global.

Al desarrollar ese tipo de infraestructuras ferroviarias y ofrecer un servicio que responda las necesidades de la población se generarán empleos y se formará inversión en diversas partes de nuestro país.

Sin embargo, es esencial que se evalúe cómo se implementará este desarrollo para garantizar que responda a las realidades locales y evite un enfoque centralista, como hemos visto en otros proyectos.

Por ello, también hago un enérgico llamado para que se agilice y se concluya, por supuesto, la conectividad entre Aguascalientes y Guadalajara, un proyecto que seguramente va a tener grandes beneficios.

El desarrollo del transporte ferroviario es, por lo tanto, una oportunidad para reinventar y, por supuesto, relanzar lo que es nuestro país, un futuro donde cada familia mexicana tenga acceso a un transporte digno, y donde nuestro país se desarrolle de manera más equitativa.

Con este proyecto podemos avanzar hacia un México más conectado, más próspero y más justo.

Por eso nosotros vamos a apoyar esta reforma para que todas y a todos los mexicanos nos vaya bien.

Es cuanto, señora Presidenta.

La Presidenta Senadora Imelda Castro Castro: Gracias, Senador Martín del Campo.

Continúa en el uso de la palabra el Senador Juan Carlos Lorea De la Rosa, del Partido Morena.

El Senador Juan Carlos Lorea De la Rosa: Gracias, señora Presidenta. Con su venia. Buenas tardes. Compañeros y compañeras:

Fíjense que ayer durante la instalación de la Comisión de Seguimiento al Tratado Comercial entre México, Estados Unidos y Canadá, me dio mucho gusto y optimismo el marcado interés que muestran los dirigentes de las cámaras empresariales en apoyar las gestiones, en la revisión de este tratado. Y la confianza que va creciendo y que va generando hacia nuestra Presidenta, la doctora Claudia Sheinbaum Pardo, en esta materia, en la materia económica, y que incluso, alcanza a algunos de los Senadores y Senadoras de oposición.

No deja de haber voces discordantes entre la oposición sobre el supuesto debilitamiento de nuestras instituciones. Y es precisamente a lo que quiero referirme, al fortalecimiento de las instituciones para elevar la confianza que Canadá y Estados Unidos, nuestros socios comerciales, tienen hacia México.

Sobre este aspecto solo quisiera recordarles que en estos días el Senado ha aprobado, por consenso, reformas que fortalecen tales instituciones, por unanimidad se reformó el artículo 123 para asegurar que el pago a la fuerza de trabajo, el factor de la producción más importante nunca más sea devaluado por la inflación.

Esto, compañeros, es una verdadera revolución que fortalece la más preciada de nuestras instituciones económicas, la que constituye la base para combatir, desde el mercado, la pobreza y la desigualdad; me refiero a la fuerza laboral.

Al respecto, no olviden que durante 36 años tuvimos una institución, denominada la Comisión Nacional de los Salarios Mínimos, que era tan débil que cumplió con la función de garantizar a los trabajadores un salario remunerador.

Nunca más el salario perderá la batalla contra la inflación, y como enseñan en todos los manuales de economía, al ser un salario remunerador, del esfuerzo de nuestros trabajadores, será la mayor palanca para fortalecer la productividad, y de paso todos los mercados de mercancías y servicios; tal y como ya lo hemos experimentado durante los últimos seis años.

Y la reforma al 28, que también estamos a punto de aprobar para darle de nuevo vida a los ferrocarriles de pasajeros, por qué no reconocerla como un paso para enriquecer nuestras instituciones, y no solo como un elemento esencial para mejorar el transporte de pasajeros a lo largo y ancho del país. Lo que favorece y abarata la movilidad en beneficio, no solo del turismo, sino además la movilidad de un mercado de trabajo nacional que precisa de transferencias, de fuerza de trabajo cada vez más calificadas entre las distintas regiones del país.

Al respecto debemos considerar que el principal desafío para la prosperidad sostenida de la frontera norte no es otro que la escasez futura de trabajadores disponibles, y que esto lo conocen muy bien en los war room de nuestros socios comerciales.

Los investigadores que diseñan los proyectos de expansión de la economía norteamericana a largo plazo saben que el éxito de sus relaciones con el centro y la frontera norte de México dependerá de la capacidad para integrar a sus mercados laborales trabajadores nativos de otras regiones de México, y que la restauración del ferrocarril de pasajeros constituye la mejor de las medidas para facilitar la movilidad de trabajadores hacia esta región.

Igualmente conocen que la mejor movilidad de trabajadores, por éste y otros medios de transporte, es un requisito para el desarrollo futuro de México.

Cuanto antes tenemos que reconstruir el sistema ferroviario de pasajeros, que actualmente solo contempla la movilidad metropolitana de la Ciudad de México y el movimiento de turistas en algunas regiones de México.

Es necesario recuperar este servicio porque genera bienestar a los segmentos vulnerables de nuestra sociedad y porque tiene todos los atributos, es cómodo, seguro, barato, veloz, y tendrá capacidad para movilizar a millones de turistas, trabajadores y personas dedicadas a los negocios.

Por último, a quienes han hecho una interpretación inversa de la lectura de la obra de Daron Acemoglu y James Robinson, dos de los tres economistas laureados con el Premio Nobel de Economía.

Los invito a estudiar con mayor cuidado su libro más divulgado...

**PRESIDE EL SENADOR
GERARDO FERNÁNDEZ NOROÑA**

El Presidente Senador Gerardo Fernández Noroña: Si puede terminar su intervención, Senador Loera.

El Senador Juan Carlos Lorea De la Rosa: Concluyo.

Que nos muestra claramente que las instituciones que se crearon durante el neoliberalismo fueron diseñadas por una élite rapaz que creó instituciones extractivas que provocaron la precarización del salario, la destrucción del ferrocarril de pasajeros y la explotación sin límites de las mujeres, los jóvenes y la población adulta mayor.

Pero ahora esta Legislatura...

El Presidente Senador Gerardo Fernández Noroña: Si puede terminar, Senador Lorea.

El Senador Juan Carlos Lorea De la Rosa: Ustedes, junto con nosotros, la bancada de Morena, estamos diseñando y construyendo instituciones creativas que garantizarán protección, seguridad y mayor bienestar a toda la población mexicana.

Es cuanto, señor Presidente.

Gracias.

El Presidente Senador Gerardo Fernández Noroña: Muchas gracias, Senador Lorea De la Rosa.

Tuve suerte que no estaba hoy mi ayudantía.

Senadora Cynthia Iliana López Castro, tiene el uso de la palabra, en favor, hasta por cinco minutos, del grupo parlamentario del PRI.

La Senadora Cynthia Iliana López Castro: Muchas gracias, señor Presidente.

Hoy vengo a hablar en nombre de nuestra querida capital, la Ciudad de México.

Hablando con los capitalinos, haciendo una encuesta de lo que ellos piensan, queremos decir, el día de hoy, sí a los trenes, pero cuidando los árboles.

Sí a los trenes porque necesitamos que la ciudad capital sea fuente de empleo, sea fuente de turismo, sea fuente de movilidad.

Hoy en la Ciudad de México tenemos una crisis de movilidad severa, somos más de 22 millones de personas las que transitan todos los días en la Ciudad de México. Y son insuficientes los mecanismos de movilidad que hay.

Hoy estamos atrasados, comparado con ciudades como París donde hay nueve estaciones de trenes en el Centro, de ciudades como Berlín, que tiene mil 300 trenes en la propia capital para conectar, en Bombay, en India, 2 mil 300 trenes conectados para conectar con todo el país.

¿Y hoy qué vemos en la Ciudad de México?

Una gran problemática para poder ir a Querétaro, hoy son casi cuatro horas en carretera; en carretera se reportó el último año 60 mil accidentes en carretera, es una de las primeras causas de muerte en nuestro país los siniestros viales.

Por eso sí estamos a favor de los trenes, sí queremos una ciudad moderna, sí queremos una ciudad innovadora, pero les queremos encargar los árboles.

Con el Tren Maya, vimos que no se respetó la tala de árboles, vimos también que el costo era de 165 mil millones de pesos y terminó un 200 por ciento arriba, en 500 mil millones de pesos.

Sí estamos a favor de los trenes, pero pedimos transparencia. Necesitamos que todos los impuestos de los mexicanos estén en buenas manos y no se haga un mal uso.

Sí vamos a apoyar a los trenes, porque hoy necesitamos economizar que la gente llegue a Querétaro en menos de dos horas, que la gente llegue a Pachuca en menos de 50 minutos, que la gente pueda llegar a Puebla en menos de una hora y necesitamos el tren México-Veracruz, que es algo que se ha pedido en los últimos años.

La Ciudad de México, además requiere estos tres porque es responsable del 20 por ciento de las emisiones del CO2 en nuestro país, entonces estas emisiones de contaminantes, lo que vemos hoy es pues el calentamiento global a todo lo que da, vemos los efectos todos los días, vemos una crisis climática importante, y si necesitamos los trenes para poder economizar el sistema de transporte desde la Ciudad de México.

¿Qué pedimos? Que se haga con respeto al medio ambiente.

¿Cuáles van a ser las rutas?

Yo solicito, como Senadora de la Ciudad de México, estar junto con otros compañeros Senadores de la propia capital del país en un comité técnico, donde podamos revisar ¿cuáles van a ser las rutas?, ¿por dónde va a pasar?, ¿cuántos árboles se van a talar?, ¿quién va a hablar con las comunidades?

Es decir, hagamos esta modernización de la Ciudad de México, pero hagámosla con orden, hagámosla bien planeada.

No estamos en contra, porque no se trata aquí de venir a ser una oposición que dice no a todo, el tren me parece importante y la gente que vivimos en la Ciudad de México lo quiere.

¿Qué es lo que pedimos? Transparencia de los recursos, que se cuide el medioambiente y que no nos engañe, como el Tren Maya, donde terminó costando 200 por ciento más.

Yo sí creo en una ciudad moderna, en una ciudad capital donde todos quepamos, en una ciudad capital donde el principal problema de la movilidad puede estar resuelto.

Sí espero que el día de mañana estemos a la altura de otras ciudades del mundo, donde el 80 por ciento de la gente llega al aeropuerto en tren o llega al aeropuerto en transporte público y terminemos con esas mafias de taxis que vemos en los aeropuertos congestionados y la gente se sienta segura en el transporte público, que la gente se sienta segura viajando en tren.

Promovamos esta cultura que hubo en nuestro país hace muchos años con esta nueva modernización, tengamos una ciudad innovadora y esperamos ver resultados. Hoy estamos dando un voto de confianza para decir sí a los trenes, pero repito, cuidando siempre el medio ambiente, cuidando a las comunidades, cuidando a los pueblos originarios y cuidando el dinero y los impuestos de todos los mexicanos.

Muchas gracias, señor Presidente.

El Presidente Senador Gerardo Fernández Noroña: Muchas gracias, Senadora López Castro.

Tiene la palabra la Senadora Luisa Cortés García, del grupo parlamentario del Partido Morena, a favor, hasta por cinco minutos.

La Senadora Luisa Cortés García: Buenas tardes, con el permiso, señor Presidente.

Este mensaje va dirigido al pueblo de México y a mi hermoso estado Oaxaca. Hace muchos años se dedicaron a construir cientos, miles de kilómetros de vías de ferrocarril y la gente disfrutaba de este importante medio de transporte.

Yo me acuerdo que en una ocasión viajé de un municipio de Oaxaca que se llama Acotlán de Morelos a Taniche, un municipio donde había una mina y al ver el tren me quedé maravillada, limpio, seguro, barato y bueno, de la noche a la mañana en 1997 llega Ernesto Zedillo y desmantela nuestro país de ese importante medio de comunicación y se lo entrega a las empresas privadas.

Y el pueblo de México dejó de disfrutar esos trenes tan bonitos, tan hermosos, porque además traían algo así como alcobas, como recámaras, camas, en donde la gente que estaba enferma y que no podía viajar sentada tenía acceso a viajar así acostada, cómoda a ir a un hospital.

Y bueno, hace ratito mencionaba una Senadora de que el Tren Maya, que muchos millones, imagínense, cuántos millones de pesos se quedó Zedillo, se quedaron ellos al desmantelar a nuestro país de esos trenes.

¿Cuánto les dieron esas empresas privadas para quedarse con los trenes del pueblo de México?

Y en el triunfo del 2018 de nuestro movimiento de Morena, de nuestros aliados, el PT, llega nuestro amigo expresidente Andrés Manuel López Obrador, inicia con esta maravillosa obra del Tren Maya, que ya miles de personas lo están disfrutando y espero en su momento poder hacerlo.

Y que no se diga con el Interoceánico, Oaxaca, un estado abandonado también por la derecha, también durante muchos años y ahora es una obra de las más importantes, no solamente de impacto estatal, nacional, sino que, de impacto internacional, porque va a permitir que la mercancía de otros países cruce a través de esas vías y va a generar miles de empleos, no solamente para nuestro estado de Oaxaca, sino para todo nuestro país.

Y bueno, pues ahora le toca a nuestra amiga, nuestra Presidenta Claudia Sheinbaum echar a andar lo que falta todavía a nuestro país y darle, regresarle a nuestro pueblo de México esa gran empresa de trenes.

Ahora sí se está rescatando la soberanía que nos habían estado robando durante muchos años.

Y con esos trenes, ¿qué vamos a tener?

Pues se van a fortalecer las comunidades, la gente más pobre que no tiene acceso a veces a comprar un boleto para el autobús, pues va a poder viajar en tren.

También, ¿qué va a pasar?, de que se van a descongestionar las vías terrestres, en donde las autopistas que luego de repente horas hace uno ahí esperando porque hay un accidente, bueno, un bloqueo, lo que hay ahí y ahora con este tren, pues vamos a hacer menos tiempo en el traslado, va a haber más eficacia, se va a fortalecer el turismo, se van a generar miles de empleos en su construcción, en su operación y en el mantenimiento.

Además, es un transporte con una alternativa más económica, ecológica en comparación con los automóviles y los aviones.

Por un México más soberano, menos dependiente de las empresas privadas, y más sostenible, votaremos a favor.

¡Que viva México!

¡Qué vivan los trenes!

¡Que viva la “Cuarta Transformación”!

El Presidente Senador Gerardo Fernández Noroña: Muchas gracias, Senador Cortés García.

Tiene el uso de la palabra la Senadora María del Rocío Corona Nakamura, del grupo parlamentario del PVEM, en favor, hasta por cinco minutos.

La Senadora María del Rocío Corona Nakamura: Con su venia, señor Presidente.

Yo soy una convencida que los trenes de pasajeros sirven muchísimo y son de gran apoyo para la ciudadanía, sobre todo, quien usa cotidianamente y a diario el transporte público para poderse trasladar.

¿Y por qué lo hacen? No porque sea una situación que puedan ellos lograr, no pueden tener automóvil, es difícil poderse trasladar en otro medio y los trenes son una gran opción para todo mundo y para México.

Hoy el grupo parlamentario del Partido Verde votará a favor de este dictamen, porque estamos convencidos que es un paso más que se da en nuestro país.

Una servidora es de Guadalajara, Jalisco, dentro del área de la zona metropolitana hay tres líneas de tren ligero, lo que ha permitido acortar distancias, tiempos.

Hoy nuestra gente vive mucho tiempo en largas distancias arriba de un transporte público y el tejido social se ha afectado, porque las distancias nos están comiendo el tiempo para poder convivir con nuestras familias.

Esas distancias hoy se pueden acortar con esta iniciativa de Andrés Manuel López Obrador y estoy segura de que con la doctora Claudia Sheinbaum van a llevarse a la práctica, a aterrizar.

Y si nosotros hacemos una encuesta allá afuera en la calle, toda la ciudadanía va a dar su voto a favor para que se reforme este dictamen, esta minuta.

En la conformación de nuestra nación el ferrocarril fue el medio de transporte no solo del progreso y desarrollo, también nuestros sueños de independencia, libertad y tierra.

Desde 1873, cuando se inauguró la primera línea ferroviaria en el puerto de Veracruz, a la Ciudad de México, se facilitó la movilidad de personas y mercancías en todo el territorio, México se conectaba, pero este transporte vital terminó bajo el control y beneficio de manos extranjeras.

Por eso, en 1937 el entonces Presidente general Lázaro Cárdenas lo nacionalizó, para concedernos independencia económica, pero se dio marcha atrás, se privatizaron e inició su desmantelamiento, desplazándolo por el transporte de mercancías y generando con ello corrupción y favoritismo en las concesiones a particulares, pérdida de eficiencia del sector, generación de monopolios regionales, despidos masivos de trabajadores y condiciones laborales precarias, y el aislamiento de miles de comunidades que dependían del servicio que hasta entonces ofrecía el ferrocarril de pasajeros, condenándolas al olvido y la marginación.

Hoy, con la llegada del segundo piso de la “Cuarta Transformación”, se cambió ese modelo nocivo y duro por uno de crecimiento y desarrollo humanista, en donde ningún interés extranjero está por encima del interés nacional.

El grupo parlamentario del Partido Verde apoyará con todo a la Presidencia Claudia Sheinbaum para recuperar el sistema ferroviario de pasajeros.

Con esta reforma, la Presidenta cumple con uno de sus 100 compromisos para la transformación del país con el uso de trenes de pasajeros México-Querétaro-Guadalajara, así como el tren México-Puebla-Veracruz o el tren San Luis Potosí-Monterrey-Nuevo Laredo.

Para el Estado mexicano será prioridad el tren de pasajeros para lograr la reconexión nacional.

Vamos, en principio, por tres mil kilómetros de vías para este propósito, como lo señaló puntualmente nuestra Presidenta.

Así como en 1937 lo hizo el general Lázaro Cárdenas, hoy la Presidenta Claudia Sheinbaum le devuelve al pueblo mexicano el control y disfrute del transporte ferroviario en condiciones de mayor seguridad, costos más baratos y tiempos de traslado más rápido, reducción de accidentes y prestación de servicio a todas las comunidades aisladas, en un entorno de sustentabilidad, porque se reducen las emisiones de gases y compuestos de efecto invernadero, porque este tipo de transporte es el que menos contamina.

Por eso, el tren de pasajeros va, el tren de la “Cuarta Transformación” ya nadie lo para, su aprovechamiento regresa al pueblo y será para el pueblo y ya no más para unos cuantos.

En el grupo parlamentario del Partido Verde votaremos a favor de que el ferrocarril vuelva a ser el motor de un futuro más soberano, más próspero y moderno.

Es cuanto, señor Presidente, muchas gracias.

El Presidente Senador Gerardo Fernández Noroña: Muchas gracias.

Tiene el uso de la palabra el Senador Antonino Morales Toledo, del grupo parlamentario del Partido Morena, a favor, hasta por cinco minutos.

El Senador Antonino Morales Toledo: Con el permiso de la Presidencia.

(Habló en dialecto)

Compañeras y compañeros Legisladores:

En el manifiesto que lo llevó a la cárcel, de la cual saldría sin vida, Ricardo Flores Magón sentenció: *“El reloj de la historia está próximo a señalar con su aguja inexorable el instante en que ha de producir la muerte de esta sociedad que agoniza”*.

Hoy ese mismo reloj señala que ha llegado la hora del renacimiento de una sociedad que, gracias a la “Cuarta Transformación”, volverá a transitar por las vías del ferrocarril y del bienestar.

Tuvieron que pasar 150 años para que la estación de Matías Romero, aquella que en el siglo XIX nació como un sueño visionario, presenciara un nuevo viaje del ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, el cual hoy, en pleno siglo XXI, constituye la columna vertebral del Corredor Interoceánico.

Y, en este sentido, esta reforma al artículo 28 de nuestra Constitución, en materia de vías de transporte ferroviario, simboliza un acto de congruencia y de reivindicación histórica que abona a la recuperación de la memoria, la dignidad y la esperanza de nuestras comunidades, porque la historia de nuestro país no puede desligarse de las vías del tren, como tampoco podrá Oaxaca nunca desligarse del cariño y del legado que nos ha brindado el expresidente Andrés Manuel López Obrador.

Con esta reforma nuestra Presidenta tendrá mejores condiciones jurídicas para que el Estado mexicano consolide al transporte ferroviario, de carga y de pasajeros, como un instrumento prioritario para el desarrollo nacional, al permitir al Ejecutivo Federal otorgar las asignaciones a empresas públicas o concesiones a particulares, siempre privilegiando el bienestar colectivo.

Se detonará la actividad económica, industrial y turística; se promoverá la productividad; una mejor conectividad; la inclusión y el desarrollo regional, integral y sostenible, en beneficio de nuestros pueblos.

Desde que en 1937 el Presidente Lázaro Cárdenas del Río concretó la rectoría del Estado en la operación y la prestación del servicio público ferroviario de carga y pasajeros, no había habido un gobierno que revalorara la trascendencia y el impacto económico y social del ferrocarril.

Afortunadamente atrás quedaron los tiempos en los que los presidentes privatizaban el transporte y los servicios públicos, para después someterse a las órdenes de las empresas transnacionales.

En nuestros días la locomotora de la transformación y del bienestar avanza por las vías del Tren Maya, del Ferrocarril del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec y de otros tantos proyectos logísticos y de infraestructura, que ayudarán a nuestras entidades federativas, particularmente del sursureste, a superar la oscuridad de la larga noche neoliberal.

Cuántas vidas, cuántas luchas, cuánto esfuerzo, para que llegara por fin un gobierno popular, el de la “Cuarta Transformación”, a nuestro querido México; un gobierno que escucha y atiende a quienes más lo necesitan.

Que, así como lo soñaron el presidente Juárez y Matías Romero, el ferrocarril concebido como un heraldo del progreso, se convierta en el tren de la reparación histórica de nuestros pueblos.

El sur ya no está olvidado. Oaxaca ya no está olvidada.

Gracias, señor Presidente, gracias, señora Presidenta por venir a sembrar una nueva semilla de la justicia y de la igualdad.

Sepan que la han sembrado en tierra fértil y nosotros nos dedicaremos a regar este jardín, hecho de esperanza.

Con mucha humildad hoy decimos que viva el ferrocarril.

¡Que viva la “Cuarta Transformación”!

Por todo lo anterior, mi voto será a favor.

(Habló en su dialecto)

El Presidente Senador Gerardo Fernández Noroña: Muchas gracias, Senador Morales Toledo.

Tiene el uso de la palabra el Senador Raúl Morón Orozco, del grupo parlamentario del Partido Morena, hasta por cinco minutos, en favor.

El Senador Raúl Morón Orozco: Con su permiso, compañero Presidente.

Primero, me da mucho gusto que en esta iniciativa estemos coincidiendo todos los grupos parlamentarios, las Senadoras, los Senadores, que estamos ahora en este Senado de la República. Recordarles que fue un michoacano, un estadista, que en 1937 nacionalizó Ferrocarriles Mexicanos, el general Lázaro Cárdenas del Río que, junto con esa acción y otras, como la nacionalización del petróleo, de la industria eléctrica, hizo que este país empezara a detonar su desarrollo.

Y, por muchos años, hemos disfrutado de estas decisiones valientes de ese hombre tan visionario, de ese michoacano notable en este país.

Hasta 1995, recuerden que en los 80s se empezó todo un proceso de privatización, un proceso que continuó por varios años, en el 95 continuó con la privatización de Ferrocarriles Nacionales que fundamentalmente privilegió el interés de las empresas, algunas nacionales, pero fundamentalmente empresas transnacionales. Y ellos, durante mucho tiempo, usufructuaron los beneficios de toda la infraestructura hecha en toda la historia del país para que los trenes se desplazaran por todo el territorio nacional.

Y fue, efectivamente, hasta que llegó el expresidente Andrés Manuel cuando empezó a plantear una visión diferente y empezó a plantear que ya el ferrocarril, porque en el 95 abandonaron la vocación de trasladar a pasajeros y, exclusivamente, se dedicaron al traslado de mercancías, porque es lo que mayor beneficio les genera a las empresas.

La visión que ellos tenían en ese tiempo. No les interesaba en absoluto la gente, no les interesaba las mexicanas y los mexicanos.

Con el expresidente Andrés Manuel se empezó a recuperar esta nueva visión de poder poner al servicio de las mexicanas y mexicanos toda esta infraestructura construida.

Esta visión de la Presidenta, ahora compartida, de la Presidenta de la República, de mandar una reforma de este calado, la verdad es que es algo que va a generar muchos beneficios al pueblo de México.

Primero. Los alcances de esta reforma va a dinamizar la economía porque va a permitir con mayor rapidez el flujo de las mercancías. Porque va a generar que la gente se mueva de manera más rápida, que pierdan menos tiempo.

Yo fui presidente municipal de Morelia, de la capital de Michoacán, y recuerdo que una petición muy sentida de las morelianas y morelianos era que saliera el tren de la ciudad, porque cada que el tren pasaba por la mitad de la ciudad, colapsaba toda la movilidad de ahí de nuestra querida señorial Morelia, pero no fue posible hacerlo porque hay intereses económicos muy grandes.

Yo espero que ahora en el gobierno de la doctora este anhelo de las morelianas y morelianos pueda finalmente cristalizarse y sacar el tren de la ciudad de Morelia.

Va también a mejorar mucho el medio ambiente, vamos a tener cuidado con el medio ambiente porque va a evitar que haya un uso mayúsculo, como ahora, de vehículos que consumen gasolina ya que el tren va a consumir otro tipo de energía que va a permitir también hacer que la gente se mueva más rápido.

Los países desarrollados, el transporte fundamental público que tienen los países desarrollados, son estos trenes que seguramente van a dinamizar también, aquí en México, la economía y van a ahorrar mucho tiempo a la gente. Recuperar la rectoría también de las vías férreas porque era muy complicado con las concesiones que se tienen, no permitían absolutamente y cobraban de manera indiscriminada.

Entonces, la recuperación de la rectoría es algo fundamental también que va a ayudar mucho al desarrollo del país y, seguramente, también van a construirse nuevas vías férreas, lo que va a generar mayores empleos en el país que es algo que también dinamiza la economía y la modernización de las que ya existen.

Y todo esto, amigas y amigos, va a generar bienestar al pueblo de México, que ese es el reto que la gente acceda a un estadio de bienestar de todas y de todos los mexicanos y las mexicanas.

Esta reforma, pues, junto con otras reformas, van a formar parte de este proceso de profundización de la "Cuarta Transformación" y de poder construir un México donde todas y todos podamos vivir con dignidad. Así es que a recuperar los trenes de pasajeros y a recuperar todas las iniciativas que puedan generar el bienestar del pueblo de México.

Muchas gracias por su atención.

El Presidente Senador Gerardo Fernández Noroña: Muchas gracias, Senador Morón Orozco.

Tiene el uso de la palabra la Senadora Alma Anahí González Hernández, del Partido Morena, a favor. Y, con ella, cerramos esta lista de intervenciones y se preguntará si está suficientemente discutido, al término de su intervención, por cinco minutos.

La Senadora Alma Anahí González Hernández: Con el permiso del pueblo de México.

Este es un tema que me apasiona. Casi todos, las y los compañeros Senadores, han expresado recuerdos bonitos del tren de antaño, aquel en el que muchos llegaron a viajar con sus abuelos y padres, y que recuerdan con cariño por sus diversas anécdotas.

Sabedores de la importancia que reviste la rehabilitación del sistema ferroviario para la economía y la movilidad nacional, así como para democratizar aún más los beneficios que corresponden al pueblo de México.

Senadoras y Senadores, espero el apoyo, por unanimidad, en este dictamen por su valor de identidad histórico, muy sensible para todos los mexicanos.

Coincidimos en la prioridad, ese rendimiento social, la movilidad y el esparcimiento, para todos los estratos sociales de nuestro país. Como lo ha dicho nuestra Presidenta Claudia Sheinbaum Pardo, pronto tendremos más vías férreas habilitadas que nos permitirán viajar a precios accesibles y recorrer grandes distancias, disfrutando variados paisajes de nuestro amado México.

Nunca olvidaremos que nuestro tren fue desaparecido durante el periodo neoliberal, privatizado y convertido en ferrocarril de carga, sin importar los despidos ni la protección a miles de trabajadores del sistema ferroviario, ni el color importó, era el hospital más importante de aquel entonces de la Ciudad de México y que atendía a los ferrocarrileros a quienes dejaron sin esa protección social.

Se ha dicho que tenemos una infraestructura de vías férreas de que casi alcanza los 27 mil kilómetros y el objetivo de restituirlos tiene como punto de lanza los magnos proyectos, como lo es el Tren Maya y el Tren Interoceánico, este último contempla diez parques industriales durante su trayecto dado que tiene el potencial de transformar la región del istmo en un centro industrial comercial clave.

Soy de Quintana Roo y hoy quiero compartirles mi testimonio de la importancia de apoyar esta iniciativa.

Nací en Cancún, un destino turístico pujante y reconocido internacionalmente por su biodiversidad y bellezas naturales; sin embargo, no era el mismo brillo para todo el estado, estuvieron en el olvido por mucho tiempo nuestras comunidades indígenas, nuestro turismo rural y comunitario, indispensables también para el progreso de nuestro país como parte de la diversificación turística y económica.

Qué decir también de nuestros trabajadores, muchos de nuestros destinos turísticos son mundialmente reconocidos por la calidad de su servicio y trabajadores de gran sonrisa. Sonrisa que muchas veces se venía apagada a la hora de transportarse a sus hogares por ocupar muchas horas de traslado, horas que pudieron haber ocupado para dedicarle tiempo de calidad a sus familias.

Hoy, el Tren Maya les regresa su sonrisa, no solo a los trabajadores que se trasladan desde sus comunidades, alejadas de los grandes destinos turísticos, sino que también trajo prosperidad compartida al acercar al turismo a nuestras comunidades para que conozcan el trabajo de nuestras artesanas, de nuestras bordadoras o qué decir del trabajo de nuestro campo, que conozcan las maravillas de nuestros cenotes, cuevas y zonas arqueológicas y el brillo que comparte toda nuestra cultura maya.

Como Ichkabal, una zona arqueológica en Bacalar, más alta aún que Chichen Itzá, estuvo cerrada por mucho tiempo, por dificultades para acceder y que, con el Tren Maya y los mil millones de pesos de inversión para la rehabilitación de zonas arqueológicas, gracias a nuestro expresidente Andrés Manuel López Obrador en su momento para restaurarlas, hoy es una realidad.

Mi corazón brilló al ver que también las comunidades que solo se dedicaban al campo, durante la construcción del Tren Maya y sus vías tuvieron una nueva forma de empleo, van a ser cientos de poblados que van a ser visibilizados. Y hoy digo que los trenes son prosperidad compartida, justicia social y amor al pueblo de México.

¡Que viva la “Cuarta Transformación”!

¡Y que viva la revolución del bienestar!

El Presidente Senador Gerardo Fernández Noroña: Muchas gracias, Senadora González Hernández.

Intervención del Senador José Sabino Herrera Dagdug

DOCUMENTO¹²

Agotada la lista de oradoras y oradores acordadas, solicito a la Secretaría consulte a la Asamblea, en votación económica, si el asunto se encuentra suficientemente discutido en lo general.

La Secretaria Senadora Lizeth Sánchez García: Consulto a la Asamblea, en votación económica, si el dictamen se encuentra suficientemente discutido en lo general. Quienes estén por la afirmativa, favor de levantar la mano.

(La Asamblea asiente)

Quienes estén por la negativa, favor de levantar la mano.

(La Asamblea no asiente)

Quienes se abstengan, favor de levantar la mano.

Está suficientemente discutido en lo general, señor Presidente.

El Presidente Senador Gerardo Fernández Noroña: Muchas gracias.

Está suficientemente discutido.

Les informo que tenemos registrados para rectificación de hechos a los siguientes Senadores: María Martina Kantún Can, del grupo parlamentario del Partido Morena, Laura Estrada Mauro, del grupo parlamentario del Partido Morena, Reyna Celeste Asencio Ortega, del grupo parlamentario del Partido Morena, Mariela Gutiérrez Escalante, del grupo parlamentario del Partido Morena, Víctor Mercado Salgado, del grupo parlamentario del Partido Morena, Eugenio Segura Vázquez, del grupo parlamentario del Partido Morena y Saúl Monreal Ávila, del grupo parlamentario del Partido Morena.

Por consiguiente, tiene el uso de la palabra, hasta por dos minutos, la Senadora María Martina Kantún Can, para hechos.

La Senadora María Martina Kantún Can: Con su permiso, señor Presidente.

En 1993, me titulé y fui maestra, viajé en tren hasta Coatzacoalcos, Veracruz.

En 1985, mi medio de transporte fue el tren de Calkiní a Escárcega.

Por eso el día de hoy estoy muy contenta, porque viajar en tren era algo increíble, estar con los compañeros todas las semanas hasta llegar a nuestras comunidades.

Celebro hoy que vamos a aprobar el uso de vías férreas, porque han sido muy olvidadas estas vías, se dieron concesiones a muchas personas y se destruyó completamente todo el servicio ferroviario.

Por eso celebro que nuestro expresidente Andrés Manuel haya mirado los ojos al sureste mexicano para la implementación del Tren Maya, mil 500 kilómetros, Campeche fue privilegiado con dos de las estaciones, nueve municipios de 13 del estado de Campeche recibieron el beneficio.

En primer lugar, porque a la gente que contrataron era la gente que vivía en estos lugares, la economía creció y estoy orgullosa de haber participado en este proyecto del Tren Maya, porque estuve en territorio visitando a la gente con la reubicación de estas vías y de los grandes beneficios que llegaron; las casas y la...

El Presidente Senador Gerardo Fernández Noroña: Si puede terminar, Senadora Kantún.

La Senadora María Martina Kantún Can: A todos estos municipios.

Muchas gracias.

El Presidente Senador Gerardo Fernández Noroña: Muchas gracias, Senadora Kantún Can.

Tiene el uso de la palabra la Senadora Laura Estrada Mauro, hasta por dos minutos.

La Senadora Laura Estrada Mauro: Buenas tardes a todas y a todos. Con su permiso, señor Presidente.

La tercera transformación se hizo en tren. La cuarta también.

Senadoras y Senadore, la historia nos cuenta de cómo a través de los trenes estrategias militares como Pancho Villa, Las Adelitas y Los Dorados pudieron ganar batallas importantísimas en la guerra de revolución.

Ahora que estamos en vías de construir el segundo piso de la "Cuarta Transformación", nuevamente los ferrocarriles tendrán una importancia fundamental, pero ahora el enemigo no es otro que la pobreza, la marginación y el subdesarrollo.

En efecto, con la reforma al artículo 28 constitucional, que se somete a consideración, damos un paso importantísimo hacia la recuperación del Estado mexicano como impulsor y garante del desarrollo social y económico.

Esto es así porque la reforma propuesta por el mejor Presidente que ha tenido México en los años recientes, Andrés Manuel López Obrador, recupera para el pueblo de México, a través de su gobierno, la rectoría de un área tan estratégica como los ferrocarriles que recorren como venas nuestra importante geografía nacional.

Y aquí es preciso recordar, que con antelación a la llegada del neoliberalismo un grupo de conservadores propuso y ejecutó el desmantelamiento del Estado, al despojo de la rectoría de áreas fundamentales como las vías de comunicación y la energética. En ese afán entreguista no solo privatizaron los ferrocarriles, sino que literalmente ordenaron el levantamiento de las vías férreas.

Sin embargo, con el viento a favor que nos dio el pueblo de México en las pasadas elecciones, reformaremos la Constitución para que esas venas que son las vías férreas vuelvan a llevar desarrollo a comunidades apartadas, hasta ahora incomunicadas y, por lo tanto, alejadas del desarrollo.

Además, al aumentar la oferta de medios de transporte de carga y pasajeros...

El Presidente Senador Gerardo Fernández Noroña: Si puede terminar, Senadora Estrada Mauro, por favor.

La Senadora Laura Estrada Mauro: ...se descongestionarán las carreteras.

Termino, señor Presidente.

Y se volverán más seguras y el medio ambiente también lo resentirá favorablemente con la disminución de contaminantes fósiles.

De forma tal, compañeras y compañeros, que estamos ante el preludio de muy grandes días de gloria para el pueblo de México, pero lo mejor es que este cambio se realizará por la vía pacífica, sin romper un solo vidrio y, sobre todo...

El Presidente Senador Gerardo Fernández Noroña: Si termina, por favor, Senadora Estrada Mauro.

La Senadora Laura Estrada Mauro: ...que esta nueva etapa transformadora estará encabezada por una mujer, nuestra Presidenta Claudia Sheinbaum.

Muchas gracias, señor Presidente.

El Presidente Senador Gerardo Fernández Noroña: Muchas gracias, Senadora Estrada Mauro.

Tiene el uso de la palabra la Senadora Reyna Celeste Ascencio Ortega, hasta por dos minutos.

La Senadora Reyna Celeste Ascencio Ortega: Gracias, señor Presidente, con su venia. Compañeras y compañeros Senadores:

Aquí he escuchado a diferentes grupos parlamentarios a favor de esta iniciativa y así como es tiempo de mujeres, también es tiempo de recuperar una industria en beneficio del pueblo de México.

Esta reforma conecta al país, a su gente, a nuestras comunidades. Se cumple una promesa más de esta "Cuarta Transformación" de recuperar industrias estratégicas para el Estado en beneficio de todas y de todos.

La industria de los ferrocarriles por años ha beneficiado a grandes consorcios. Ahora se volverá una alternativa más de traslado para las mexicanas y los mexicanos.

Como ya se dijo aquí, no solo se impulsará la economía mediante la generación de empleos, además se va a beneficiar a la gente permitiendo a que existan alternativas adicionales para conectar diferentes puntos del país.

Contrario, a lo que también aquí se ha dicho, esta reforma no representa ningún peligro ambiental. Al contrario, este medio de transporte trae beneficios medioambientales que ya es sustentable; el tren permitirá un menor uso de los automóviles reduciéndose así las emisiones de gases de efecto invernadero, lo que nuestro planeta y las generaciones presentes y futuras nos lo van a agradecer.

Les pido que no regateemos a las personas esta reforma, ya que es acto elemental de justicia social, y su aprobación representa un progreso para las comunidades históricamente rezagadas e ignoradas.

Con esta reforma se construirán vías ferroviarias que llegarán a zonas marginadas de difícil acceso.

Asimismo, compañeras y compañeros, les comento que cuando fui Diputada federal tuve a bien presentar una iniciativa, un exhorto para precisamente estar trabajando estos temas.

Llegó la hora de cumplirle a las y los mexicanos.

Muchísimas gracias.

El Presidente Senador Gerardo Fernández Noroña: Gracias, Senadora Ascencio Ortega.

La Senadora Mariela Gutiérrez Escalante ha declinado su participación.

Sigue en el uso de la palabra el Senador Víctor Aureliano Mercado Salgado, hasta por dos minutos.

El Senador Víctor Aureliano Mercado Salgado: Con su permiso, señor Presidente. Compañeras y compañeros Senadores y Senadoras:

Hoy nos convoca una reforma que busca la reconfiguración, el futuro de la movilidad en nuestro país, así como también consolidar el compromiso que tiene la “Cuarta Transformación” con el pueblo mexicano para lograr su bienestar.

Compañeras y compañeros, con esta reforma el transporte ferroviario de pasajeros recuperará su relevancia, además motivará la construcción, modernización de este sector, creando empleos y fomentando el crecimiento económico en zonas históricamente marginadas, como el sureste y el centro del país.

Con la aprobación de la presente reforma se apertura una ventana de oportunidades y un ejemplo para expandir estos mismos beneficios a más regiones de nuestro bello país.

Senadoras y Senadores, por todas estas razones hoy los invito a votar a favor de esta reforma, con ella no solo impulsaremos el desarrollo económico, sino que también fortalecemos nuestro sentido de la Nación.

¡Que viva la “Cuarta Transformación”!

El Presidente Senador Gerardo Fernández Noroña: Muchas gracias, Senador Mercado Salgado.

Tiene el uso de la palabra el Senador Eugenio Segura Vázquez, hasta por dos minutos.

El Senador Eugenio Segura Vázquez: Con su venia, señor Presidente.

El día de hoy estamos aquí para discutir sobre una reforma trascendental para el crecimiento económico, logístico, turístico y social de nuestro país.

Porque sí, lo que hoy aprobaremos es una reforma constitucional que le regresa la función al Estado mexicano de utilizar las vías ferroviarias para prestar el servicio de transporte de pasajeros a las y los millones de mexicanos por el territorio nacional.

En Morena nos honra afirmar que la transformación del sector ferroviario ya dio excelentes resultados en el sexenio anterior.

Y es por eso que puso en marcha uno de los proyectos prioritarios más importantes del modelo económico moral. Y me refiero, por supuesto, al Tren Maya, un proyecto que atendió una deuda histórica, el impulso del gobierno de México al desarrollo del sureste de este país, que hoy por primera vez en décadas crece más que el norte.

Y es que el Tren Maya ha sido un factor clave para consolidar el liderazgo económico, del estado que orgullosamente represento, Quintana Roo, el cual encabeza la lista de tasas de crecimiento económico, turístico y de generación de empleos formales a nivel nacional; resultado, por supuesto de un gobierno transformador, encabezado por una gobernadora que está haciendo historia, Mara Lezama. Tan solo este proyecto ha generado más de 105 mil empleos y atraerá a más de ocho millones de turistas al año, acercándonos a mercados potenciales, como el europeo y el asiático que utilizan de manera frecuente el tren como método de transporte.

De acuerdo a los datos de la ONU-Hábitat el Tren Maya tendrá un impacto económico que permitirá a que más de un millón de personas salgan de la pobreza en la región sureste de México para el 2030.

De ese tamaño es el rescate y la transformación del sector ferroviario...

El Presidente Senador Gerardo Fernández Noroña: Si termina, Senador Segura Vázquez.

El Senador Eugenio Segura Vázquez: ...en nuestro país.

Y ahora con nuestra Presidenta Claudia Sheinbaum, estoy convencido que por cada nueva vía avanzará el motor de crecimiento de la “Cuarta Transformación”.

Hace pocos días la Presidenta anunció que pronto comenzará la construcción de tres mil kilómetros de vías férreas en todo el país, con tramos de suma relevancia, como el tren México-Querétaro, AIFA-Pachuca...

El Presidente Senador Gerardo Fernández Noroña: Si termina, Senador Segura Vázquez, por favor.

El Senador Eugenio Segura Vázquez: Concluyo.

México-Guadalajara, México-Laredo, así como la consolidación del Tren Maya, el Tren Insurgente y el Tren Interoceánico. Por lo que estoy convencido que las nuevas vías de la transformación son una pieza fundamental del camino hacia un futuro más sostenible.

Está claro, esta reforma impulsará la economía y prosperidad de México a través del fortalecimiento de las vías de la transformación.

Muchas gracias.

El Presidente Senador Gerardo Fernández Noroña: Gracias, Senador Segura Vázquez.

Cierra esta lista, para hechos, el Senador Saúl Monreal Ávila, quien tiene el uso de la palabra, hasta por dos minutos.

El Senador Saúl Monreal Ávila: Con su venia, señor Presidente.

Esta reforma ferroviaria marca un hito en la modernización de nuestro sistema de transporte de pasajeros. En 1937 el expresidente Lázaro Cárdenas nacionalizó los ferrocarriles, y durante 60 años fue un factor dominante en la infraestructura de México, el 95 por ciento de los clientes del ferrocarril de transporte de mercancías provenía de casi mil empresas del sector paraestatal.

Fue en 1995 que el presidente Zedillo acabó con nuestro transporte ferroviario vendiendo a empresas extranjeras mediante concesiones. Retomar nuestras vías para el transporte generará mayor turismo, que es una de las tres principales fuentes de ingresos del país. Actualmente el sistema ferroviario es un fuerte pilar para el transporte de mercancías.

Hoy el 25 por ciento de las mercancías en el país se movilizan a través de nuestras vías férreas. Sin embargo, estas cifras podrían incrementarse exponencialmente con la modernización que impulsamos, se reducirán los costos de transporte en un 15 por ciento, generando una mayor competitividad en sector clave, como el automotriz, el agroalimentario y el energético.

El transporte ferroviario emite hasta un 70 por ciento menos de gases contaminantes que el transporte por carretera, se estima que se evitará la emisión de más de ocho millones de toneladas de dióxido de carbono al año. Se estima que la modernización de la infraestructura ferroviaria creará más de 120 mil empleos directos.

Amigas y amigos, hoy estamos en un día histórico, porque después de privatizar este sector, hoy vamos a renacionalizar el transporte ferroviario de pasajeros. Y amigos es un día histórico para el transporte.

¡Que viva la "Cuarta Transformación"!

¡Que viva México!

Gracias.

Es cuanto, ciudadano Presidente.

El Presidente Senador Gerardo Fernández Noroña: Gracias, Senador Monreal Ávila.

Informo a la Asamblea que tenemos registradas diversas propuestas de modificación sobre este dictamen, las cuales sus autores han manifestado su interés de que sean solamente integradas al Diario de los Debates, sin que esto implique la reserva de artículos al dictamen que nos ocupa.

Propuestas de modificación

DOCUMENTOS ^{13,14, 15,16 Y 17}

Consulto si alguien tiene interés en presentar alguna reserva.

Por lo tanto, al no tener artículos reservados, se va a recoger la votación nominal del dictamen en lo general y en lo particular en un solo acto.

Háganse los avisos a que se refiere el artículo 58 del Reglamento del Senado para informar de la votación. Ábrase el sistema electrónico por tres minutos para recoger la votación nominal del proyecto de Decreto en lo general y en lo particular en un solo acto.

Por tratarse de un proyecto de reforma constitucional, se requiere el voto aprobatorio de dos tercios de los presentes en términos del artículo 135 constitucional.

La Secretaria Senadora Lizeth Sánchez García: Informo a esta Honorable Asamblea, que resta un minuto para que se cierre el sistema de votación.

Pregunto a esta Honorable Asamblea si falta alguna ciudadana Senadora o Senador de emitir su voto.

¿Alguien más falta por emitir su voto? El sistema sigue abierto.

La Senadora Ana Lilia Rivera, todavía puede registrar su voto, Senadora Ana Lilia, en el sistema, sigue abierto.

Senador Higinio, todavía puede registrar su voto en el sistema, por favor.

Vuelvo a preguntar si algún Senador o Senadora falta por emitir su voto. El sistema electrónico sigue abierto para que puedan registrarlo.

Una vez que ha transcurrido el tiempo indicado por la Presidencia, ciérrase el sistema electrónico.

VOTACIÓN

Señor Presidente, conforme al registro en el sistema electrónico, se emitieron 123 votos, de los cuales a favor 123, unanimidad.

El Presidente Senador Gerardo Fernández Noroña: Pues hoy nadie me regateará que es un día histórico y que ha quedado aprobado por unanimidad en lo general y en lo particular el proyecto de Decreto por el que se reforma el párrafo cuarto y se adiciona un párrafo quinto al artículo 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de vías de transporte ferroviario. **Se remite a las Legislaturas estatales para los efectos del artículo 135 constitucional.**

VOTO PARTICULAR CON RELACIÓN AL "DICTAMEN CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL PÁRRAFO CUARTO Y SE ADICIONA UN PÁRRAFO QUINTO, AL ARTÍCULO 28 DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE VÍAS DE TRANSPORTE FERROVIARIO".

Sen. José Gerardo Rodolfo Fernández Noroña
Presidente de la Mesa Directiva
Senado la República
Presente.

SECRETARÍA DE MESA DIRECTIVA
CÁMARA DE SENADORES
OCT 15 AM 10:54

002280

Quienes suscribimos, Senadoras y Senadores de la LXVI Legislatura del H. Senado de la República, integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional, en ejercicio de la facultad conferida por los artículos 94 de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, así como 188, 207, 208 y 209 del Reglamento del Senado de la República, presentamos **VOTO PARTICULAR** con relación al Proyecto de "DICTAMEN CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL PÁRRAFO CUARTO Y SE ADICIONA UN PÁRRAFO QUINTO, AL ARTÍCULO 28 DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE VÍAS DE TRANSPORTE FERROVIARIO", para efecto de que sea sometido a la consideración del Pleno, de conformidad con los siguientes antecedentes y consideraciones:

001793

RECIBIDO
SECRETARÍA DE MESA DIRECTIVA
SERVICIOS AL SENADOR
2024 OCT 15 AM 10:54
CÁMARA DE SENADORES

I. ANTECEDENTES

A. Con fecha 5 de febrero de 2024, el titular de Ejecutivo Federal presentó a la Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión en su LXV Legislatura la "Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforma el párrafo cuarto y se adiciona un párrafo quinto, al artículo 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos".

B. Con fecha 2 de agosto de 2024, la Comisión de Puntos Constitucionales de la Cámara de Diputados avaló el dictamen con Proyecto de Decreto por el que se reforma el párrafo cuarto y se adiciona un párrafo quinto, al artículo 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

C. Con fecha 8 de octubre de 2024, el Pleno de la Cámara de Diputados aprobó el Dictamen con Proyecto de Decreto por el que se reforma el párrafo cuarto y se adiciona un párrafo quinto, al Artículo 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de vías de transporte ferroviario.

D. Con fecha 8 de octubre de 2024, mediante oficio No. DGPL 66-II-6-0012 Expediente: 10322 (LXV Legislatura), la Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión remitió a la Cámara de Senadores la Minuta con Proyecto de Decreto por el que se reforma el párrafo cuarto y se adiciona un párrafo quinto, al Artículo 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de vías de transporte ferroviario.

E. Con fecha 9 de octubre de 2024, la Mesa Directiva de la Cámara de Senadores resolvió turnar a las Comisiones Unidas de Puntos Constitucionales, de Comunicaciones y Transportes, y de Estudios Legislativos, la Minuta con Proyecto de Decreto por el que se reforma el párrafo cuarto y se adiciona un párrafo quinto, al Artículo 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de vías de transporte ferroviario.

II. CONSIDERACIONES

Las Senadoras y Senadores de la LXVI Legislatura del H. Senado de la República, integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional, integrantes de las Comisiones de Puntos Constitucionales, de Comunicaciones y Transportes, y de Estudios Legislativos, promoventes del presente voto particular, advertimos que el DICTAMEN A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL PÁRRAFO CUARTO Y SE ADICIONA UN PÁRRAFO QUINTO, AL ARTÍCULO 28 DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE VÍAS DE TRANSPORTE FERROVIARIO, contempla la realización de proyectos de infraestructura para el transporte ferroviario de pasajeros, sin embargo, valoramos que dichas obras no se pueden efectuar sin los procesos de planeación adecuados, ni sin los plazos congruentes para ejecutarlos ni sin la participación coordinada de todos los actores involucrados.

La construcción del Tren Maya en la pasada administración federal nos sirve de punto de referencia para ello.

En el Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional consideramos que se requiere incorporar en la reforma constitucional la elaboración de un plan estratégico de desarrollo del transporte ferroviario de pasajeros, con una previsión a 30 años, que establezca metas en el corto, mediano y largo plazos, medibles y revisables periódicamente, con responsabilidades para todos los actores participantes, pero sobre todo que brinde certidumbre a quienes desde el ámbito privado decidan invertir en el sector. En su elaboración deben sumarse aquellos funcionarios de todos los niveles de gobierno, expertos, especialistas y empresarios relacionados con el tema.

El plan debe establecer que antes de iniciar la construcción de cualquier obra, se realizarán los estudios de factibilidad ambiental, técnica, económica y financiera, para determinar la viabilidad de cada uno de los proyectos. Si un proyecto no es viable no deben erogarse recursos ni públicos ni privados.

Asimismo, el citado plan deberá fijar las condiciones mínimas generales de licitación de obras y la mezcla de recursos de inversión pública y privada en cada uno los proyectos, garantizando la máxima transparencia y rendición de cuentas prevista en las leyes correspondientes. Tratándose de la ejecución de los proyectos vinculados al transporte ferroviario de pasajeros que incluyan recursos públicos, para garantizar la eficiencia financiera de corto plazo, el presupuesto público para la ejecución de proyectos aprobados en el marco del plan, se propone que no podrá superar en un ejercicio fiscal al 0.5 % del Producto Interno Bruto.

Todas las obras que se realicen al amparo del plan serán fiscalizadas por la Auditoría Superior de la Federación, la cual las deberá incluir en su programa anual de auditorías. Adicionalmente, la Auditoría Superior de la Federación evaluará anualmente el cumplimiento de metas y objetivos del plan.

Hacemos un llamado respetuoso, a efecto de que el dictamen que hoy nos ocupa sea detenido, a efecto de que la propuesta pueda ser

discutida y enriquecida, para alcanzar una reforma más robusta que permita un desarrollo ordenado y planeado de la modalidad de transporte ferroviario de pasajeros en nuestro país.

Por lo antes expuesto y fundado, quienes suscribimos, ponemos a la consideración de esta Honorable Asamblea, el presente **VOTO PARTICULAR** con relación al DICTAMEN CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL PÁRRAFO CUARTO Y SE ADICIONA UN PÁRRAFO QUINTO, AL ARTÍCULO 28 DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE VÍAS DE TRANSPORTE FERROVIARIO.

PUNTOS RESOLUTIVOS

Único.- La Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes coordinará la elaboración de un plan estratégico de desarrollo del transporte ferroviario de pasajeros, con una previsión a 30 años, que establezca metas en el corto, mediano y largo plazos, medibles y revisables periódicamente, con responsabilidades para todos los actores participantes.

El plan deberá publicarse en el Diario Oficial de la Federación, a más tardar dentro de los 180 días naturales contados a partir de la entrada en vigor del presente Decreto.

Atentamente,


**Senadoras y Senadores del Grupo Parlamentario del
Partido Acción Nacional**

Senado de la República, a 15 de octubre de 2024.

Recibido
19/10/21
14:54

VOTO PARTICULAR DE LA SEN. LUISA CORTÉS GARCÍA INTEGRANTE DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA, EN SENTIDO CONCURRENTES CON RELACIÓN DICTAMEN DE LAS COMISIONES UNIDAS DE PUNTOS CONSTITUCIONALES; DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES; Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, DE LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL PÁRRAFO CUARTO Y SE ADICIONA UN PÁRRAFO QUINTO, AL ARTÍCULO 28 DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE VÍAS DE TRANSPORTE FERROVIARIO.

**SEN. OSCAR CANTÓN ZETINA
PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES
SENADO DE LA REPÚBLICA.
H. CONGRESO DE LA UNIÓN
P R E S E N T E**

Con fundamento en lo dispuesto por los artículos 94 de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, así como 207, 208 y 209 del Reglamento del Senado de la República, formulo **VOTO PARTICULAR** con relación al **DICTAMEN DE LAS COMISIONES UNIDAS DE PUNTOS CONSTITUCIONALES; DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES; Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, DE LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL PÁRRAFO CUARTO Y SE ADICIONA UN PÁRRAFO QUINTO, AL ARTÍCULO 28 DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE VÍAS DE TRANSPORTE FERROVIARIO**, para efecto de que sea sometido a consideración, de conformidad con los siguientes antecedentes y consideraciones:

A. ANTECEDENTES

1. Con fecha 8 de octubre de 2024, la Mesa Directiva de la Cámara de Diputados remitió al Senado de la República, con oficio D.G.P.L. 66-II-6-0012, la Minuta con Proyecto de Decreto **POR EL QUE SE REFORMA EL PÁRRAFO CUARTO Y SE ADICIONA UN PÁRRAFO QUINTO, AL ARTÍCULO 28 DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE VÍAS DE TRANSPORTE FERROVIARIO.**
2. El 9 de octubre de 2024, la Mesa Directiva del Senado de la República acordó la ampliación de turno de dicha Minuta con Proyecto de Decreto **POR EL QUE SE REFORMA EL PÁRRAFO CUARTO Y SE ADICIONA UN PÁRRAFO QUINTO, AL ARTÍCULO 28 DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE VÍAS DE TRANSPORTE FERROVIARIO**, para que fuera remitida a las Comisiones Unidas de Puntos Constitucionales; de Comunicaciones y Transportes; y de Estudios Legislativos, mediante el oficio DGPL-1P1A.-1156 para su análisis y dictamen correspondiente.
3. El 14 de octubre de 2024, las Comisiones Unidas de Puntos Constitucionales; de Comunicaciones y Transportes; y de Estudios Legislativos del Senado de la República, analizaron el contenido y fundamentación de la Minuta con Proyecto de Decreto **POR EL QUE SE REFORMA EL PÁRRAFO CUARTO Y SE ADICIONA UN PÁRRAFO QUINTO, AL ARTÍCULO 28 DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE VÍAS DE TRANSPORTE FERROVIARIO** turnada por la Mesa Directiva.



B. CONSIDERACIONES

PRIMERA. Las Senadoras y Senadores de la LXVI Legislatura del Senado de la República del H. Congreso de la Unión, integrantes del Grupo Parlamentario de Morena, concordamos en que el **DICTAMEN DE LAS COMISIONES UNIDAS DE PUNTOS CONSTITUCIONALES; DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES; Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, DE LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL PÁRRAFO CUARTO Y SE ADICIONA UN PÁRRAFO QUINTO, AL ARTÍCULO 28 DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE VÍAS DE TRANSPORTE FERROVIARIO** es compatible y concordante con los principios constitucionales y convencionales que permiten preservar el desarrollo de las vías férreas y con ello impulsar la productividad económica del país.

SEGUNDA. La reforma reconoce al sector ferroviario como prioritario para el desarrollo nacional, lo que permitirá asignar más recursos y diseñar políticas públicas específicas para mejorar y expandir la infraestructura ferroviaria, incrementando así la conectividad entre regiones clave del país.

TERCERA. El fortalecimiento del transporte ferroviario de pasajeros permitirá descongestionar las vías terrestres como autopistas y carreteras, reduciendo los tiempos de traslado y contribuyendo a una mayor eficiencia en la logística nacional, lo cual impactará positivamente en la productividad y competitividad de la economía mexicana.

CUARTA. Al priorizar el transporte ferroviario de pasajeros, se incentivará el turismo y el comercio regional, especialmente en zonas con menor conectividad, como el sursureste de México, permitiendo una distribución más equitativa del crecimiento económico y reduciendo las desigualdades regionales.

QUINTA. La creación de nueva infraestructura férrea generará miles de empleos directos e indirectos, tanto en el sector de la construcción como en la operación y mantenimiento de las redes ferroviarias, lo que dinamizará la economía en áreas vulnerables y en desarrollo.

SEXTA. Al otorgar concesiones a empresas públicas y privadas, la reforma fomenta la inversión mixta en el sector, lo que permitirá la modernización de la infraestructura ferroviaria existente y la expansión de nuevas líneas férreas, aumentando la eficiencia del transporte de carga y pasajeros.

OCTAVA. El uso de trenes para el transporte de pasajeros es una alternativa más económica y ecológica en comparación con los automóviles y aviones, lo que no solo disminuye el costo de transporte para los usuarios, sino que también contribuye a la reducción de emisiones de gases contaminantes, apoyando las políticas nacionales de sostenibilidad.

NOVENA. Al facilitar la utilización de concesiones ferroviarias para el transporte de pasajeros y darles preferencia sobre las de carga, la reforma promoverá una mayor flexibilidad en el uso de las vías férreas, maximizando su aprovechamiento y aumentando la frecuencia de servicios de transporte, lo que resultará en un mayor flujo de pasajeros.

DÉCIMA. La mejora de la infraestructura férrea contribuirá a la integración de mercados regionales y nacionales, facilitando el acceso a productos y servicios esenciales en diferentes partes del país, lo que promoverá un crecimiento económico sostenido y una mayor competitividad de las empresas nacionales en mercados globales.

DÉCIMA PRIMERA. Al recuperar el papel del Estado en la gestión de la infraestructura ferroviaria y darle capacidad para asignar y supervisar concesiones, se asegura una planificación estratégica de largo plazo, enfocada en el interés público, y se previene la excesiva dependencia de actores privados que podrían priorizar el lucro sobre el desarrollo nacional.

DÉCIMA SEGUNDA. La expansión de la red ferroviaria permitirá un acceso más eficiente y económico a mercados internacionales, particularmente en la región norte, fortaleciendo la posición de México en el comercio global y facilitando la exportación de productos industriales y agrícolas.



Por lo anteriormente expuesto, fundado y motivado, el presente voto es **A FAVOR** del **DICTAMEN DE LAS COMISIONES UNIDAS DE PUNTOS CONSTITUCIONALES; DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES; Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, DE LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL PÁRRAFO CUARTO Y SE ADICIONA UN PÁRRAFO QUINTO, AL ARTÍCULO 28 DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE VÍAS DE TRANSPORTE FERROVIARIO**, con las consideraciones señaladas.

FIRMA



SEN. _____

Luisa Cortés Gaván



19:48



**“2024, Año de Felipe Carrillo Puerto, Benemérito del Proletariado,
Revolucionario y Defensor del Mayab”**
Ciudad de México, a 14 de octubre de 2024
LXVI/GPPVEM-CA/0090/24

Sen. Óscar Cantón Zetina

Presidente de la Comisión de Puntos Constitucionales

Sen. Alejandro Esquer Verdugo

Presidente de la Comisión de Comunicaciones y Transportes

Sen. Enrique Inzunza Cázarez

Presidente de la Comisión de Estudios Legislativos del
Senado de la República.

Presente

Con fundamento en lo dispuesto por los artículos 94 de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, así como 207, 208 y 209 del Reglamento del Senado de la República, **formulo VOTO PARTICULAR CON RELACIÓN AL PÁRRAFO CUARTO DEL ARTÍCULO 28 DEL DICTAMEN DE LAS COMISIONES UNIDAS DE PUNTOS CONSTITUCIONALES; DE COMISIONES Y TRANSPORTES; Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, DE LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL PÁRRAFO CUARTO Y SE ADICIONA UN PÁRRAFO QUINTO, AL ARTÍCULO 28 DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE VÍAS DE TRANSPORTE FERROVIARIO,** para efecto de que sea sometido a consideración, de conformidad con los siguientes antecedentes y consideraciones que anexo a continuación.

Sin más por el momento.

Atentamente

Sen. Luis Alfonso Silva Romo

Integrante del GPPVEM

C.c.p. – Dr. Arturo Garita Alonso. – Secretario General de Servicios Parlamentarios. Presente.

C.c.p. – Archivo

JCV/grs

**“2024, Año del Bicentenario
de la instauración del Senado de la República y del
Sesquicentenario de su restauración en México”**



VOTO PARTICULAR DEL SENADOR LUIS ALFONSO SILVA ROMO CON RELACIÓN AL PÁRRAFO CUARTO DEL ARTÍCULO 28 DEL DICTAMEN DE LAS COMISIONES UNIDAS DE PUNTOS CONSTITUCIONALES; DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES; Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, DE LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL PÁRRAFO CUARTO Y SE ADICIONA UN PÁRRAFO QUINTO, AL ARTÍCULO 28 DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE VÍAS DE TRANSPORTE FERROVIARIO

SEN. ÓSCAR CANTÓN ZETINA, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES

SEN. SEN. ALEJANDRO ESQUER VERDUGO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

SEN. ENRIQUE INZUNZA CÁZAREZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS

**SENADO DE LA REPÚBLICA
PRESENTE**

Con fundamento en lo dispuesto por los artículos 94 de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, así como 207, 208 y 209 del Reglamento del Senado de la República, formulo **VOTO PARTICULAR con relación al párrafo cuarto del artículo 28** del **DICTAMEN DE LAS COMISIONES UNIDAS DE PUNTOS CONSTITUCIONALES; DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES; Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, DE LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL PÁRRAFO CUARTO Y SE ADICIONA UN PÁRRAFO QUINTO, AL ARTÍCULO 28 DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE VÍAS DE TRANSPORTE FERROVIARIO**, para efecto de que sea sometido a consideración, de conformidad con los siguientes antecedentes y consideraciones:

A. ANTECEDENTES

1. Con fecha 8 de octubre de 2024, el pleno de la Cámara de Diputados del H.

PÁGINA 1 DE 5



VOTO PARTICULAR DEL SENADOR LUIS ALFONSO SILVA ROMO, CON RELACIÓN AL PÁRRAFO CUARTO DEL ARTÍCULO 28 DEL DICTAMEN DE LAS COMISIONES UNIDAS DE PUNTOS CONSTITUCIONALES; DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES; Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, DE LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL PÁRRAFO CUARTO Y SE ADICIONA UN PÁRRAFO QUINTO, AL ARTÍCULO 28 DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE VÍAS DE TRANSPORTE FERROVIARIO

Congreso de la Unión, en su LXVI Legislatura, aprobó el dictamen con Proyecto de Decreto por el que se reforma el Párrafo Cuarto y se adiciona un párrafo quinto, al artículo 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de Vías de Transporte Ferroviario. Dicho dictamen fue remitido como Minuta a la Cámara de Senadores.

2. Con fecha 9 de octubre de 2024, la Minuta referida en el numeral anterior fue recibida en el pleno del Senado de la República y fue turnada a las Comisiones Unidas de Puntos Constitucionales; de Comunicaciones y Transportes; y de Estudios Legislativos, para dictamen.

3. Con fecha 14 de octubre de 2024, las Comisiones Unidas de Puntos Constitucionales; de Comunicaciones y Transportes; y de Estudios Legislativos llevaron a cabo reunión extraordinaria para discutir y someter a votación el dictamen de la Minuta en comento.

B. CONSIDERACIONES

PRIMERA. El Senador Luis Alfonso Silva Romo del Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México en la LXVI Legislatura del H. Congreso de la Unión, promovente del presente voto particular concuerda en que el Dictamen de las Comisiones Unidas de Puntos Constitucionales; de Comunicaciones y Transportes; y de Estudios Legislativos, a la Minuta con proyecto de decreto por el que se reforma el Párrafo Cuarto y se adiciona un párrafo quinto, al artículo 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de Vías de Transporte Ferroviario, es compatible y concordante con el humanismo mexicano, contribuyendo en el bienestar de los que menos tienen.

La reforma constitucional en materia de vías ferroviarias, planteada en la minuta que se dictamina, deriva de una propuesta presentada el 5 de febrero de 2024 por el entonces presidente Andrés Manuel López Obrador, y respaldada por nuestra actual presidenta constitucional, Claudia Sheinbaum Pardo. Dicha propuesta responde al compromiso de contribuir a la generación de desarrollo y crecimiento económico, teniendo como principales bondades las siguientes:



- Brinda bienestar principalmente a las personas menos favorecidas.
- Fortalece la competitividad del país.
- Permite la mejora en la conectividad y movilidad de los bienes y servicios.
- Disminuye tiempos y costo.

Como Senador del del Partido Verde coincido con el objeto de la reforma planteada, por lo que respaldo su contenido, de manera general.

SEGUNDA. El Dictamen de la reforma Constitucional en materia de vías ferroviarias, es coincidente en la redacción del cuarto párrafo del artículo 27 Constitucional, del dictamen de la reforma en materia de áreas y empresas estratégicas.

TERCERA. Durante la Discusión en el Pleno de la Cámara de Diputados, del Dictamen de la Comisión de Puntos Constitucionales, con proyecto de decreto por el que se reforma el párrafo quinto del artículo 25, los párrafos sexto y séptimo del artículo 27 y el párrafo cuarto del artículo 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de áreas y empresas estratégicas, se aprobó una reserva del Grupo Parlamentario del Morena.¹

Dicha reserva fue presentada con el fin de complementar el dictamen aprobado en la sesión del 8 de octubre en relación a la Reforma Constitucional en materia de vías ferroviarias, incluyendo una parte de lo ya aprobado, en el nuevo decreto de áreas y empresas estratégicas. Incorporando que los ferrocarriles, tanto de pasajeros como de carga sean considerados áreas prioritarias para el desarrollo nacional. Sin embargo, es necesario ajustar esta modificación al objetivo del presente decreto, con la finalidad de hacer coincidentes ambas reformas constitucionales.

¹ Reservas al dictamen de la Comisión de Puntos Constitucionales, con proyecto de decreto por el que se reforma el párrafo quinto del artículo 25, los párrafos sexto y séptimo del artículo 27 y el párrafo cuarto del artículo 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de áreas y empresas estratégicas, presentadas por integrantes del Grupo Parlamentario de Morena. Gaceta Parlamentaria del 9 de octubre de 2024. Año XXVII. Número 6633-RA-1 (Anexo RA-1). Páginas 130-131. Disponible en:

<https://gaceta.diputados.gob.mx/PDF/66/2024/oct/20241009-RA1.pdf>



Por ello, proponemos eliminar de la reforma a Constitucional en materia de vías ferroviarias las modificaciones al párrafo cuarto del artículo 28 de la Constitución Política de los estados Unidos Mexicanos.

CUARTA. Con base en lo expuesto en las consideraciones anteriores, me pronunciamos a favor del dictamen, en lo general. Sin embargo, subrayó la necesidad de eliminar las modificaciones del texto referente al transporte de pasajeros como de carga, del párrafo cuarto del artículo 27 constitucional.

Con fundamento en el numeral 2 del artículo 207 del Reglamento del Senado “Un voto particular puede referirse a la totalidad del dictamen o sólo a una de sus partes”. En tal sentido, **el presente voto particular es A FAVOR DEL DICTAMEN EN LO GENERAL y, en lo referente al párrafo cuarto del artículo 28, se propone la siguiente modificación:**

CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS

Dictamen de la minuta en materia de áreas y empresas estratégicas	
TEXTO DEL DICTAMEN	TEXTO PROPUESTO
<p>Artículo 28. ...</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>No constituirán monopolios las funciones que el Estado ejerza de manera exclusiva en las siguientes áreas estratégicas: correos, telégrafos y radiotelegrafía; minerales radiactivos y generación de energía nuclear; la planeación y el control del sistema eléctrico nacional, así como el servicio público de transmisión y distribución de energía eléctrica, y la exploración y extracción del petróleo y de los demás hidrocarburos, en los términos</p>	<p>Artículo 28. ...</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>No constituirán monopolios las funciones que el Estado ejerza de manera exclusiva en las siguientes áreas estratégicas: correos, telégrafos y radiotelegrafía; minerales radiactivos y generación de energía nuclear; la planeación y el control del sistema eléctrico nacional, así como el servicio público de transmisión y distribución de energía eléctrica, y la exploración y extracción del petróleo y de los demás hidrocarburos, en los términos</p>



Dictamen de la minuta en materia de áreas y empresas estratégicas

TEXTO DEL DICTAMEN	TEXTO PROPUESTO
<p>de los párrafos sexto y séptimo del artículo 27 de esta Constitución, respectivamente; así como las actividades que expresamente señalen las leyes que expida el Congreso de la Unión. La comunicación vía satélite y los ferrocarriles, tanto para transporte de pasajeros como de carga, son áreas prioritarias para el desarrollo nacional en los términos del artículo 25 de esta Constitución; el Estado al ejercer en ellas su rectoría, protegerá la seguridad y la soberanía de la Nación, y al otorgar asignaciones, concesiones o permisos mantendrá o establecerá el dominio de las respectivas vías de comunicación de acuerdo con las leyes de la materia.</p> <p>El Estado mexicano retoma el derecho de utilizar las vías ferroviarias para prestar el servicio de transporte de pasajeros. Para ello, el Ejecutivo Federal podrá otorgar asignaciones a empresas públicas o concesiones a particulares.</p> <p>...</p> <p>...</p>	<p>de los párrafos sexto y séptimo del artículo 27 de esta Constitución, respectivamente; así como las actividades que expresamente señalen las leyes que expida el Congreso de la Unión. La comunicación vía satélite y los ferrocarriles, tanto para transporte de pasajeros como de carga, son áreas prioritarias para el desarrollo nacional en los términos del artículo 25 de esta Constitución; el Estado al ejercer en ellas su rectoría, protegerá la seguridad y la soberanía de la Nación, y al otorgar asignaciones, concesiones o permisos mantendrá o establecerá el dominio de las respectivas vías de comunicación de acuerdo con las leyes de la materia.</p> <p>El Estado mexicano retoma el derecho de utilizar las vías ferroviarias para prestar el servicio de transporte de pasajeros. Para ello, el Ejecutivo Federal podrá otorgar asignaciones a empresas públicas o concesiones a particulares.</p> <p>...</p> <p>...</p>

Sala de Comisiones del Senado de la República, 14 de octubre de 2024.

SEN. LUIS ALFONSO SILVA ROMO
GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA DE MÉXICO

PÁGINA 5 DE 5



VOTO PARTICULAR DEL SENADOR LUIS ALFONSO SILVA ROMO, CON RELACIÓN AL PÁRRAFO CUARTO DEL ARTÍCULO 28 DEL DICTAMEN DE LAS COMISIONES UNIDAS DE PUNTOS CONSTITUCIONALES; DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES; Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, DE LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL PÁRRAFO CUARTO Y SE ADICIONA UN PÁRRAFO QUINTO, AL ARTÍCULO 28 DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE VÍAS DE TRANSPORTE FERROVIARIO



Agustín Dorantes Lambarri
SENADOR DE LA REPÚBLICA

VOTO PARTICULAR CON RELACIÓN AL "DICTAMEN A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL PÁRRAFO CUARTO Y SE ADICIONA UN PÁRRAFO QUINTO, AL ARTÍCULO 28 DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE VÍAS DE TRANSPORTE FERROVIARIO".

Sen. Óscar Cantón Zetina

Presidente de la Comisión de Puntos Constitucionales

Sen. Alejandro Esquer Verdugo

Presidente de la Comisión de Comunicaciones y Transportes

Sen. Enrique Inzunza Cázarez

Presidente de la Comisión de Estudios Legislativos
Presentes.

Quien suscribe Agustín Dorantes Lámbarri, Senador de la LXVI Legislatura del H. Senado de la República, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional, en ejercicio de la facultad conferida por los artículos 94 de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, así como 188, 207, 208 y 209 del Reglamento del Senado de la República, presenta **VOTO PARTICULAR** con relación al Proyecto de "DICTAMEN A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL PÁRRAFO CUARTO Y SE ADICIONA UN PÁRRAFO QUINTO, AL ARTÍCULO 28 DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE VÍAS DE TRANSPORTE FERROVIARIO" para efecto de que sea sometido a la consideración del Pleno, de conformidad con los siguientes antecedentes y consideraciones:

I. ANTECEDENTES

A. Con fecha 5 de febrero de 2024, el titular de Ejecutivo Federal presentó a la Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión en su LXV Legislatura la "Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforma el párrafo cuarto y se adiciona un párrafo quinto, al artículo 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos".

B. Con fecha 2 de agosto de 2024, la Comisión de Puntos Constitucionales de la Cámara de Diputados avaló el dictamen con Proyecto de Decreto por el que se reforma el párrafo cuarto y se adiciona un párrafo quinto, al artículo 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

C. Con fecha 8 de octubre de 2024, el Pleno de la Cámara de Diputados aprobó el Dictamen con Proyecto de Decreto por el que se reforma el párrafo cuarto y se adiciona un párrafo quinto, al Artículo 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de vías de transporte ferroviario.



Agustín Dorantes Lambarri
SENADOR DE LA REPÚBLICA

D. Con fecha 8 de octubre de 2024, mediante oficio No. DGPL 66-II-6-0012 Expediente: 10322 (LXV Legislatura), la Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión remitió a la Cámara de Senadores la Minuta con Proyecto de Decreto por el que se reforma el párrafo cuarto y se adiciona un párrafo quinto, al Artículo 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de vías de transporte ferroviario.

E. Con fecha 9 de octubre de 2024, la Mesa Directiva de la Cámara de Senadores resolvió turnar a las Comisiones Unidas de Puntos Constitucionales, de Comunicaciones y Transportes, y de Estudios Legislativos, la Minuta con Proyecto de Decreto por el que se reforma el párrafo cuarto y se adiciona un párrafo quinto, al Artículo 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de vías de transporte ferroviario.

II. CONSIDERACIONES

Como promovente del presente voto particular, se advierte que el DICTAMEN A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL PÁRRAFO CUARTO Y SE ADICIONA UN PÁRRAFO QUINTO, AL ARTÍCULO 28 DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE VÍAS DE TRANSPORTE FERROVIARIO, contempla la realización de proyectos de infraestructura para el transporte ferroviario de pasajeros, sin embargo, valoramos que dichas obras no se pueden efectuar sin los procesos de planeación adecuados, ni sin los plazos congruentes para ejecutarlos ni sin la participación coordinada de todos los actores involucrados. La construcción del Tren Maya en la pasada administración federal nos sirve de punto de referencia para ello.

En el Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional consideramos que se requiere incorporar en la reforma constitucional la elaboración de un plan estratégico de desarrollo del transporte ferroviario de pasajeros, con una previsión a 30 años, que establezca metas en el corto, mediano y largo plazos, medibles y revisables periódicamente, con responsabilidades para todos los actores participantes, pero sobre todo que brinde certidumbre a quienes desde el ámbito privado decidan invertir en el sector. En su elaboración deben sumarse aquellos funcionarios de todos los niveles de gobierno, expertos, especialistas y empresarios relacionados con el tema.

El plan debe establecer que antes de iniciar la construcción de cualquier obra, se realizarán los estudios de factibilidad ambiental, técnica, económica y financiera, para determinar la viabilidad de cada uno de los proyectos. Si un proyecto no es viable no deben erogarse recursos ni públicos ni privados.

Asimismo, el citado plan deberá fijar las condiciones mínimas generales de licitación de obras y la mezcla de recursos de inversión pública y privada en cada uno los proyectos, garantizando la máxima transparencia y rendición de cuentas prevista en las leyes correspondientes. Tratándose de la ejecución de los proyectos



Agustín Dorantes Lambarri
SENADOR DE LA REPÚBLICA

vinculados al transporte ferroviario de pasajeros que incluyan recursos públicos, para garantizar la eficiencia financiera de corto plazo, el presupuesto público para la ejecución de proyectos aprobados en el marco del plan, se propone que no podrá superar en un ejercicio fiscal al 0.5 % del Producto Interno Bruto.

Todas las obras que se realicen al amparo del plan serán fiscalizadas por la Auditoría Superior de la Federación, la cual las deberá incluir en su programa anual de auditorías. Adicionalmente, la Auditoría Superior de la Federación evaluará anualmente el cumplimiento de metas y objetivos del plan.

Hacemos un llamado respetuoso, a efecto de que el dictamen que hoy nos ocupa sea detenido, a efecto de que la propuesta pueda ser discutida y enriquecida, para alcanzar una reforma más robusta que permita un desarrollo ordenado y planeado de la modalidad de transporte ferroviario de pasajeros en nuestro país.

Por lo antes expuesto y fundado, quien suscribe, pone a la consideración de esta Honorable Asamblea, el presente **VOTO PARTICULAR** con relación al DICTAMEN A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL PÁRRAFO CUARTO Y SE ADICIONA UN PÁRRAFO QUINTO, AL ARTÍCULO 28 DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE VÍAS DE TRANSPORTE FERROVIARIO.

PUNTOS RESOLUTIVOS

Único.- La Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes coordinará la elaboración de un plan estratégico de desarrollo del transporte ferroviario de pasajeros, con una previsión a 30 años, que establezca metas en el corto, mediano y largo plazos, medibles y revisables periódicamente, con responsabilidades para todos los actores participantes.

El plan deberá publicarse en el Diario Oficial de la Federación, a más tardar dentro de los 180 días naturales contados a partir de la entrada en vigor del presente Decreto.

Atentamente,


Senador Agustín Dorantes Lámbarri
Integrante del Grupo Parlamentario del
Partido Acción Nacional (PAN)

Senado de la República, a 14 de octubre de 2024.

Recibido
19/10/24
15:00

VOTO PARTICULAR DE LA SEN. BEATRÍZ MOJICA MORGA INTEGRANTE DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA, EN SENTIDO CONCURRENTENTE CON RELACIÓN DICTAMEN DE LAS COMISIONES UNIDAS DE PUNTOS CONSTITUCIONALES; DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES; Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, DE LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL PÁRRAFO CUARTO Y SE ADICIONA UN PÁRRAFO QUINTO, AL ARTÍCULO 28 DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE VÍAS DE TRANSPORTE FERROVIARIO.

SEN. OSCAR CANTÓN ZETINA
PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES
SENADO DE LA REPÚBLICA.
H. CONGRESO DE LA UNIÓN
P R E S E N T E

Con fundamento en lo dispuesto por los artículos 94 de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, así como 207, 208 y 209 del Reglamento del Senado de la República, formulo **VOTO PARTICULAR** con relación al **DICTAMEN DE LAS COMISIONES UNIDAS DE PUNTOS CONSTITUCIONALES; DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES; Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, DE LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL PÁRRAFO CUARTO Y SE ADICIONA UN PÁRRAFO QUINTO, AL ARTÍCULO 28 DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE VÍAS DE TRANSPORTE FERROVIARIO**, para efecto de que sea sometido a consideración, de conformidad con los siguientes antecedentes y consideraciones:

A. ANTECEDENTES

1. Con fecha 8 de octubre de 2024, la Mesa Directiva de la Cámara de Diputados remitió al Senado de la República, con oficio D.G.P.L. 66-II-6-0012, la Minuta con Proyecto de Decreto **POR EL QUE SE REFORMA EL PÁRRAFO CUARTO Y SE ADICIONA UN PÁRRAFO QUINTO, AL ARTÍCULO 28 DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE VÍAS DE TRANSPORTE FERROVIARIO.**
2. El 9 de octubre de 2024, la Mesa Directiva del Senado de la República acordó la ampliación de turno de dicha Minuta con Proyecto de Decreto **POR EL QUE SE REFORMA EL PÁRRAFO CUARTO Y SE ADICIONA UN PÁRRAFO QUINTO, AL ARTÍCULO 28 DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE VÍAS DE TRANSPORTE FERROVIARIO**, para que fuera remitida a las Comisiones Unidas de Puntos Constitucionales; de Comunicaciones y Transportes; y de Estudios Legislativos, mediante el oficio DGPL-1P1A.-1156 para su análisis y dictamen correspondiente.
3. El 14 de octubre de 2024, las Comisiones Unidas de Puntos Constitucionales; de Comunicaciones y Transportes; y de Estudios Legislativos del Senado de la República, analizaron el contenido y fundamentación de la Minuta con Proyecto de Decreto **POR EL QUE SE REFORMA EL PÁRRAFO CUARTO Y SE ADICIONA UN PÁRRAFO QUINTO, AL ARTÍCULO 28 DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE VÍAS DE TRANSPORTE FERROVIARIO** turnada por la Mesa Directiva.



B. CONSIDERACIONES

PRIMERA. Las Senadoras y Senadores de la LXVI Legislatura del Senado de la República del H. Congreso de la Unión, integrantes del Grupo Parlamentario de Morena, concordamos en que el **DICTAMEN DE LAS COMISIONES UNIDAS DE PUNTOS CONSTITUCIONALES; DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES; Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, DE LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL PÁRRAFO CUARTO Y SE ADICIONA UN PÁRRAFO QUINTO, AL ARTÍCULO 28 DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE VÍAS DE TRANSPORTE FERROVIARIO** es compatible y concordante con los principios constitucionales y convencionales que permiten preservar el desarrollo de las vías férreas y con ello impulsar la productividad económica del país.

SEGUNDA. La reforma promueve un sistema de transporte ferroviario de pasajeros que genera menos emisiones de gases contaminantes en comparación con otros medios de transporte, como los automóviles y los aviones, contribuyendo a mitigar el cambio climático y a mejorar la calidad del aire en las ciudades.

TERCERA. El uso del transporte ferroviario permite una mayor eficiencia energética, ya que los trenes pueden mover un mayor número de pasajeros utilizando menos energía por kilómetro recorrido en comparación con otros medios de transporte, lo que lo convierte en una opción más sostenible y económica a largo plazo.

CUARTA. El transporte ferroviario de pasajeros fomenta la reducción del uso del automóvil particular, lo que disminuye la congestión vial y, por ende, el consumo de combustibles fósiles. Esta reducción no solo contribuye a disminuir la huella de carbono, sino también a mejorar la calidad de vida de las personas al reducir el tiempo de desplazamientos.



QUINTA. Al priorizar el transporte ferroviario en zonas geográficas que actualmente dependen de transporte de carretera, la reforma permitirá un desarrollo urbano más sostenible. Esto evitará la expansión de infraestructura vial que afecta áreas naturales y ecosistemas sensibles, preservando así la biodiversidad y los recursos naturales.

SEXTA. La reducción en el uso de combustibles fósiles al fomentar el transporte ferroviario también disminuye la dependencia de México de la importación de gasolina y otros derivados del petróleo, reforzando la soberanía energética y mejorando la balanza comercial en términos ambientales y económicos.

SÉPTIMA. El transporte ferroviario requiere menos espacio para su infraestructura en comparación con carreteras o autopistas, lo que significa que su desarrollo genera un menor impacto ambiental directo sobre el territorio, evitando la fragmentación de ecosistemas y reduciendo la deforestación.

OCTAVA. La implementación de trenes eléctricos o híbridos en las líneas ferroviarias de pasajeros potenciará aún más los beneficios ambientales de esta reforma, ya que estos sistemas de transporte son alimentados por fuentes de energía más limpias, como la solar o eólica, contribuyendo a la transición energética en el país.

NOVENA. El transporte ferroviario de pasajeros reducirá de manera significativa la contaminación acústica, especialmente en zonas urbanas, mejorando la calidad de vida de los ciudadanos al reducir el ruido generado por otros medios de transporte más contaminantes y ruidosos.



DÉCIMA. Al ser una opción de movilidad más eficiente y menos contaminante, el tren se convertirá en una alternativa atractiva y accesible para las clases trabajadoras y medias, incentivando un cambio cultural hacia formas de transporte más sostenibles y respetuosas con el medio ambiente.

DÉCIMA PRIMERA. Con el fortalecimiento del transporte ferroviario de pasajeros, México estará en una mejor posición para cumplir con sus compromisos internacionales en materia ambiental, como los Objetivos de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas y el Acuerdo de París, demostrando su compromiso con un desarrollo equilibrado y ambientalmente responsable.

Por lo anteriormente expuesto, fundado y motivado, el presente voto es **A FAVOR** del **DICTAMEN DE LAS COMISIONES UNIDAS DE PUNTOS CONSTITUCIONALES; DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES; Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, DE LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL PÁRRAFO CUARTO Y SE ADICIONA UN PÁRRAFO QUINTO, AL ARTÍCULO 28 DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE VÍAS DE TRANSPORTE FERROVIARIO**, con las consideraciones señaladas.

FIRMA


SEN. Beatriz Mojica Murga



GEOVANNA BAÑUELOS DE LA TORRE
SENADORA DE LA REPÚBLICA

Ciudad de México, octubre 15 de 2024

Sen. Gerardo Fernández Noroña
Presidente de la Mesa Directiva
Senado de la República
Presente

Estimado Senador Fernández:

Con fundamento en los artículos 188, 203, 204 y 207 del Reglamento del senado de la República, remito a usted lo siguiente:

VOTO PARTICULAR:

VOTO PARTICULAR CON RELACIÓN AL DICTAMEN DE LAS COMISIONES UNIDAS DE PUNTOS CONSTITUCIONALES; DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES; Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, DE LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL PÁRRAFO CUARTO Y SE ADICIONA UN PÁRRAFO QUINTO, AL ARTÍCULO 28 DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE VÍAS DE TRANSPORTE FERROVIARIO.

Sin otro particular, aprovecho la ocasión para enviar un saludo.

001800

CAMARA DE SENADORES
SECRETARIA GENERAL DE
SERVICIOS PARLAMENTARIOS

2024 OCT 15 AM 11 38

RECIBIDO

Sen. Geovanna Bañuelos de la Torre

C.c.p. Sen. Enrique Inzunza Cázarez.- Presidente de la Comisión de Estudios Legislativos.-Presente.
C.c.p. Dr. Arturo Garita Alonso.- Secretario General de Servicios Parlamentarios.- Presente.



VOTO PARTICULAR CON RELACIÓN AL DICTAMEN DE LAS COMISIONES UNIDAS DE PUNTOS CONSTITUCIONALES; DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES; Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, DE LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL PÁRRAFO CUARTO Y SE ADICIONA UN PÁRRAFO QUINTO, AL ARTÍCULO 28 DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE VÍAS DE TRANSPORTE FERROVIARIO.

HONORABLE ASAMBLEA

Quien suscribe, Senadora Geovanna Bañuelos de la Torre, integrante del Grupo Parlamentario del Partido del Trabajo, en la LXVI Legislatura del Congreso de la Unión, en mi calidad de integrante de la Comisión de Estudios Legislativos y con fundamento en los artículos 188, 207, 208 y 209 del Reglamento del Senado, presento ante esta honorable soberanía el siguiente Voto Particular con relación al Dictamen de las Comisiones Unidas de Puntos Constitucionales; de Comunicaciones y Transportes, y de Estudios Legislativos, al proyecto de decreto por el que se reforma el párrafo cuarto y se adiciona un párrafo quinto, al artículo 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de vías de transporte ferroviario.

ANTECEDENTES

1. El 8 de febrero de 2024, la Mesa Directiva de la LXV Legislatura, turnó a la Comisión de Puntos Constitucionales de la Cámara de Diputados para dictamen la iniciativa del titular del Ejecutivo Federal, el Licenciado Andrés Manuel López, que propone la modificación del artículo 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de vías y transporte ferroviario.
2. Con fecha 8 de octubre de 2024, la Mesa Directiva de la Cámara de Diputados remitió al Senado de la República, con oficio D.G.P.L. 66-II-6-0012, la Minuta con Proyecto de Decreto.
3. El 9 de octubre de 2024, la Mesa Directiva del Senado de la República acordó la ampliación de turno de dicha Minuta con Proyecto de Decreto, para que fuera remitida a las Comisiones Unidas de Puntos Constitucionales; de Comunicaciones y Transportes; y de Estudios Legislativos, mediante el oficio DGPL-1P1A.-1156 para su análisis y dictamen correspondiente.



4. El 14 de octubre de 2024, las Comisiones Unidas de Puntos Constitucionales; de Comunicaciones y Transportes; y de Estudios Legislativos del Senado de la República, analizaron el contenido y fundamentación de la Minuta con Proyecto de Decreto turnada por la Mesa Directiva.

OBJETO Y DESCRIPCIÓN DEL DICTAMEN

- I. El 14 de octubre de 2024 las Comisiones Dictaminadoras de Puntos Constitucionales; de Comunicaciones y Transportes, y Estudios Legislativos presentaron dictamen por el que se reforma el párrafo cuarto y se adiciona un párrafo quinto, al artículo 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de vías de transporte ferroviario.
- II. Quienes signaron dicho dictamen estuvieron de acuerdo en establecer una reforma constitucional para promover el transporte de las personas por vía ferroviaria que permitirá facilitar la libertad de tránsito y garantizar el derecho humano a la movilidad.

CONSIDERACIONES

- I. Coincidimos plenamente con los argumentos que se expresan tanto en la iniciativa presentada por el presidente Andrés Manuel López Obrador, como en los dictámenes aprobados por la LXVI Legislatura del Senado y la LXV Legislatura de la Cámara de Diputados, en el sentido de que es una importante medida de justicia social.
- II. En este sentido, compartimos la propuesta que realiza el proyecto, coincidimos con lo expresado por las comisiones dictaminadoras en el sentido de que esta reforma a la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos constituye un paso significativo hacia la consolidación de una sociedad más democrática, inclusiva y donde todas las regiones del país estén conectadas.
- III. - La reforma constitucional en materia de transporte ferroviario, es fundamental para la nación por diversas razones, todas orientadas a impulsar el desarrollo nacional, la democratización del transporte y el bienestar de la población. Esta reforma es clave porque busca retomar el control estatal sobre las vías ferroviarias, específicamente para la prestación del servicio de pasajeros, algo que había sido descuidado desde la privatización del sector en los años 90.



IV. En aras de fortalecer el dictamen, el presente voto particular busca reformar el régimen Transitorio, en específico, el artículo Segundo, para establecer que el Congreso de la Unión tendrá un plazo de hasta 120 días naturales para realizar las adecuaciones a la legislación secundaria que permitan la aplicación del presente Decreto.

Por lo anteriormente expuesto y fundado, someto a la consideración del Pleno, el siguiente:

PROYECTO DE DECRETO

Artículo 28. ...

...

...

No constituirán monopolios las funciones que el Estado ejerza de manera exclusiva en las siguientes áreas estratégicas: correos, telégrafos y radiotelegrafía; minerales radiactivos y generación de energía nuclear; la planeación y el control del sistema eléctrico nacional, así como el servicio público de transmisión y distribución de energía eléctrica, y la exploración y extracción del petróleo y de los demás hidrocarburos, en los términos de los párrafos sexto y séptimo del artículo 27 de esta Constitución, respectivamente; así como las actividades que expresamente señalen las leyes que expida el Congreso de la Unión. La comunicación vía satélite y los ferrocarriles, tanto para transporte de pasajeros como de carga, son áreas prioritarias para el desarrollo nacional en los términos del artículo 25 de esta Constitución; el Estado al ejercer en ellas su rectoría, protegerá la seguridad y la soberanía de la Nación, y al otorgar asignaciones, concesiones o permisos mantendrá o establecerá el dominio de las respectivas vías de comunicación de acuerdo con las leyes de la materia.

El Estado Mexicano retoma el derecho de utilizar las vías ferroviarias para prestar el servicio de transporte de pasajeros. Para ello, el Ejecutivo Federal podrá otorgar asignaciones a empresas públicas o concesiones a particulares.

...

...

...



...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

Transitorios

Primero. - El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

Segundo. - El Congreso de la Unión tendrá un plazo de **ciento veinte** días naturales a partir de la entrada en vigor del presente Decreto para realizar las adecuaciones que resulten necesarias a las leyes secundarias correspondientes, en los términos de este.

Tercero. - Los particulares que cuenten con concesiones para prestar el servicio de transporte ferroviario de carga, podrán obtener concesiones para prestar el servicio de transporte ferroviario de pasajeros. En cualquier caso, se dará preferencia al servicio de transporte ferroviario de pasajeros, en términos de lo que determine la legislación.

Artículo Único. Se reforma el artículo Segundo Transitorio al Proyecto de Dictamen por el que se reforma el párrafo cuarto y se adiciona un párrafo quinto, al artículo 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de vías de transporte ferroviario.

A los quince días de octubre de dos mil veinticuatro

Suscribe,



Sen. Geovanna Bañuelos de la Torre

VOTO PARTICULAR CON RELACIÓN AL “DICTAMEN A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL PÁRRAFO CUARTO Y SE ADICIONA UN PÁRRAFO QUINTO, AL ARTÍCULO 28 DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE VÍAS DE TRANSPORTE FERROVIARIO”.

Sen. Óscar Cantón Zetina

Presidente de la Comisión de Puntos Constitucionales

Sen. Alejandro Esquer Verdugo

Presidente de la Comisión de Comunicaciones y Transportes

Sen. Enrique Inzunza Cázarez

Presidente de la Comisión de Estudios Legislativos

Presentes.

Quienes suscribimos, Senadoras y Senadores de la LXVI Legislatura del H. Senado de la República, integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional, en ejercicio de la facultad conferida por los artículos 94 de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, así como 188, 207, 208 y 209 del Reglamento del Senado de la República, presentamos **VOTO PARTICULAR** con relación al Proyecto de “**DICTAMEN A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL PÁRRAFO CUARTO Y SE ADICIONA UN PÁRRAFO QUINTO, AL ARTÍCULO 28 DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE VÍAS DE TRANSPORTE FERROVIARIO**”, para efecto de que sea sometido a la consideración del Pleno, de conformidad con los siguientes antecedentes y consideraciones:

I. ANTECEDENTES

A. Con fecha 5 de febrero de 2024, el titular de Ejecutivo Federal presentó a la Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión en su LXV Legislatura la “Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforma el párrafo cuarto y se adiciona un párrafo quinto, al artículo 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos”.

B. Con fecha 2 de agosto de 2024, la Comisión de Puntos Constitucionales de la Cámara de Diputados avaló el dictamen con Proyecto de Decreto por el que se reforma el párrafo cuarto y se adiciona un párrafo quinto, al artículo 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

C. Con fecha 8 de octubre de 2024, el Pleno de la Cámara de Diputados aprobó el Dictamen con Proyecto de Decreto por el que se reforma el párrafo cuarto y se adiciona un párrafo quinto, al Artículo 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de vías de transporte ferroviario.

D. Con fecha 8 de octubre de 2024, mediante oficio No. DGPL 66-II-6-0012 Expediente: 10322 (LXV Legislatura), la Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión remitió a la Cámara de Senadores la Minuta con Proyecto de Decreto por el que se reforma el párrafo cuarto y se adiciona un párrafo quinto, al Artículo 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de vías de transporte ferroviario.

E. Con fecha 9 de octubre de 2024, la Mesa Directiva de la Cámara de Senadores resolvió turnar a las Comisiones Unidas de Puntos Constitucionales, de Comunicaciones y Transportes, y de Estudios Legislativos, la Minuta con Proyecto de Decreto por el que se reforma el párrafo cuarto y se adiciona un párrafo quinto, al Artículo 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de vías de transporte ferroviario.

II. CONSIDERACIONES

Las Senadoras y Senadores de la LXVI Legislatura del H. Senado de la República, integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional, integrantes de las Comisiones de Puntos Constitucionales, de Comunicaciones y Transportes, y de Estudios Legislativos, promoventes del presente voto particular, advertimos que el DICTAMEN A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL PÁRRAFO CUARTO Y SE ADICIONA UN PÁRRAFO QUINTO, AL ARTÍCULO 28 DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE VÍAS DE TRANSPORTE

FERROVIARIO, contempla la realización de proyectos de infraestructura para el transporte ferroviario de pasajeros, sin embargo, valoramos que dichas obras no se pueden efectuar sin los procesos de planeación adecuados, ni sin los plazos congruentes para ejecutarlos ni sin la participación coordinada de todos los actores involucrados. La construcción del Tren Maya en la pasada administración federal nos sirve de punto de referencia para ello.

En el Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional consideramos que se requiere incorporar en la reforma constitucional la elaboración de un plan estratégico de desarrollo del transporte ferroviario de pasajeros, con una previsión a 30 años, que establezca metas en el corto, mediano y largo plazos, medibles y revisables periódicamente, con responsabilidades para todos los actores participantes, pero sobre todo que brinde certidumbre a quienes desde el ámbito privado decidan invertir en el sector. En su elaboración deben sumarse aquellos funcionarios de todos los niveles de gobierno, expertos, especialistas y empresarios relacionados con el tema.

El plan debe establecer que antes de iniciar la construcción de cualquier obra, se realizarán los estudios de factibilidad ambiental, técnica, económica y financiera, para determinar la viabilidad de cada uno de los proyectos. Si un proyecto no es viable no deben erogarse recursos ni públicos ni privados.

Asimismo, el citado plan deberá fijar las condiciones mínimas generales de licitación de obras y la mezcla de recursos de inversión pública y privada en cada uno los proyectos, garantizando la máxima transparencia y rendición de cuentas prevista en las leyes correspondientes. Tratándose de la ejecución de los proyectos vinculados al transporte ferroviario de pasajeros que incluyan recursos públicos, para garantizar la eficiencia financiera de corto plazo, el presupuesto público para la ejecución de proyectos aprobados en el marco del plan, se propone que no podrá superar en un ejercicio fiscal al 0.5 % del Producto Interno Bruto.

Todas las obras que se realicen al amparo del plan serán fiscalizadas por la Auditoría Superior de la Federación, la cual las deberá incluir en su programa anual de auditorías. Adicionalmente, la Auditoría Superior

de la Federación evaluará anualmente el cumplimiento de metas y objetivos del plan.

Hacemos un llamado respetuoso, a efecto de que el dictamen que hoy nos ocupa sea detenido, a efecto de que la propuesta pueda ser discutida y enriquecida, para alcanzar una reforma más robusta que permita un desarrollo ordenado y planeado de la modalidad de transporte ferroviario de pasajeros en nuestro país.

Por lo antes expuesto y fundado, quienes suscribimos, ponemos a la consideración de esta Honorable Asamblea, el presente **VOTO PARTICULAR** con relación al DICTAMEN A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL PÁRRAFO CUARTO Y SE ADICIONA UN PÁRRAFO QUINTO, AL ARTÍCULO 28 DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE VÍAS DE TRANSPORTE FERROVIARIO.

PUNTOS RESOLUTIVOS

Único.- La Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes coordinará la elaboración de un plan estratégico de desarrollo del transporte ferroviario de pasajeros, con una previsión a 30 años, que establezca metas en el corto, mediano y largo plazos, medibles y revisables periódicamente, con responsabilidades para todos los actores participantes.

El plan deberá publicarse en el Diario Oficial de la Federación, a más tardar dentro de los 180 días naturales contados a partir de la entrada en vigor del presente Decreto.

Atentamente,


Sen. *Mayra Celia Muñoz*

Senado de la República, a 14 de octubre de 2024.



Heriberto Marcelo Aguilar Castillo

SENADOR DE LA REPÚBLICA

VOTO PARTICULAR DEL SENADOR HERIBERTO MARCELO AGUILAR CASTILLO, INTEGRANTE DEL GRUPO PARLAMENTARIO MORENA, CON RELACIÓN AL DICTAMEN DE LAS COMISIONES UNIDAS DE PUNTOS CONSTITUCIONALES, ESTUDIOS LEGISLATIVOS, Y DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE PROPONE LA MODIFICACIÓN DEL ARTÍCULO 28 DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE VÍAS Y TRANSPORTE FERROVIARIO.

**SEN. JOSÉ GERARDO RODOLFO FERNÁNDEZ NOROÑA
PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA
SENADO DE LA REPÚBLICA.
H. CONGRESO DE LA UNIÓN
PRESENTE**

Con fundamento en lo dispuesto por los artículos 94 de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, así como 207, 208 y 209 del Reglamento del Senado de la República, formuló **DICTAMEN DE LAS COMISIONES UNIDAS DE PUNTOS CONSTITUCIONALES, ESTUDIOS LEGISLATIVOS, Y DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE PROPONE LA MODIFICACIÓN DEL ARTÍCULO 28 DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE VÍAS Y TRANSPORTE FERROVIARIO**, para efecto de que sea sometido a consideración, de conformidad con los siguientes antecedentes y consideraciones:

ANTECEDENTES

1. Con fecha 8 de octubre de 2024, la Mesa Directiva de la Cámara de Diputados remitió al Senado de la República, con oficio D.G.P.L. 66-II-6-0012, la Minuta con Proyecto de Decreto.
2. El 9 de octubre de 2024, la Mesa Directiva del Senado de la República acordó la ampliación de turno de dicha Minuta con Proyecto de Decreto, para que fuera remitida a las Comisiones Unidas de Puntos Constitucionales; de Comunicaciones y



Heriberto Marcelo Aguilar Castillo

SENADOR DE LA REPÚBLICA

Transportes; y de Estudios Legislativos, mediante el oficio DGPL-1P1A.-1156 para su análisis y dictamen correspondiente.

3. El 14 de octubre de 2024, las Comisiones Unidas de Puntos Constitucionales; de Comunicaciones y Transportes; y de Estudios Legislativos del Senado de la República, analizaron el contenido y fundamentación de la Minuta con Proyecto de Decreto turnada por la Mesa Directiva.

CONSIDERACIONES

PRIMERA.- La propuesta busca clasificar el transporte ferroviario como un sector prioritario y garantizar que el Estado mantenga el control, así como la rectoría sobre las vías férreas. Esto se traduce en una mayor capacidad para asignar concesiones y asegurar que el desarrollo de este sector se realice en beneficio de todos los mexicanos.

SEGUNDA.- Como parte de las propuestas de la Dra. Claudia Sheinbaum Pardo, se estableció que se habilitarán 3.000 nuevos kilómetros de vías férreas en el próximo sexenio (2024-2030). Se utilizarán para trenes de pasajeros. los 18 mil kilómetros de vías férreas privatizadas por los gobiernos neoliberales:

- Tren AIFA-Pachuca
- Tren México-Querétaro-León-Aguascalientes
- Tren México-Querétaro-Guadalajara
- Tren Manzanillo - Colima - Guadalajara - Irapuato
- Tren Tepic-Mazatlán-Nogales
- Tren México-San Luis Potosí-Monterrey-Nuevo Laredo
- Tren México - Puebla - Veracruz
- Tren Aguascalientes-Chihuahua-Ciudad Juárez

Actualmente, con las 23,731 vías férreas se logran transportar 128 millones de toneladas anualmente, según registros de la Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario (ARTF). México se encuentra en un momento determinante en su historia económica, gracias al tratado entre México, Estados Unidos y Canadá (T-MEC) y al nearshoring, pues tan solo este año es previsible que México reciba más de 40 mil millones de dólares en inversión extranjera.

TERCERA.- Además, el fortalecimiento de la Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario (ARTF), con el apoyo de esta comisión, garantizará la correcta implementación de estos proyectos, lo que podría colocar a México a la vanguardia del transporte ferroviario a nivel mundial. La aprobación de esta reforma no sólo está justificada por la magnitud de los proyectos actuales, sino también por el



Heriberto Marcelo Aguilar Castillo

SENADOR DE LA REPÚBLICA

impacto que estos tienen en áreas como la sostenibilidad ambiental, la reducción de congestión vial y el desarrollo económico y social.

CUARTA.- El dictamen de las Comisiones Unidas de Puntos Constitucionales, Estudios Legislativos y de Comunicaciones y Transportes a la Minuta con Proyecto de Decreto por el que se propone la modificación del Artículo 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de vías y transporte ferroviario, no solo responde a una necesidad histórica de regulación, sino que también establece las bases para un sistema ferroviario que se alinee con las metas de desarrollo sostenible y crecimiento equitativo en México.

Por lo anteriormente expuesto, fundado y motivado, el presente voto es **A FAVOR** del **DICTAMEN DE LAS COMISIONES UNIDAS DE PUNTOS CONSTITUCIONALES, ESTUDIOS LEGISLATIVOS, Y DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE PROPONE LA MODIFICACIÓN DEL ARTÍCULO 28 DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE VÍAS Y TRANSPORTE FERROVIARIO**, con las consideraciones señaladas.

ATENTAMENTE

**HERIBERTO MARCELO AGUILAR CASTILLO
SENADOR.**

Ciudad de México a 15 de octubre de 2024.

LIC. JOSÉ GERARDO RODOLFO FERNÁNDEZ NOROÑA.
PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA DEL SENADO DE LA REPÚBLICA.

PRESENTE.

En atención a que nos encontramos en el desarrollo del proceso de reforma constitucional en materia de vías de transporte ferroviario, y derivado de la trascendencia de la reforma antes mencionada; es de mi interés la formulación de un voto particular a favor de esta importante reforma, pues los tiempos actuales nos dan pauta para sumar y consolidar esfuerzos a favor de México; por lo que de la manera más atenta solicito la inscripción de mi voto particular a fin de poder argumentar mi razonamiento en el pleno del senado.

Sin otro particular, agradezco la atención que se sirva brindar al presente.

001799

CAMARA DE SENADORES
SECRETARIA GENERAL DE
SERVICIOS PARLAMENTARIOS

2024 OCT 15 AM 11 38

RECIBIDO

Mtro. Alejandro Murat Hinojosa.
Senador de la República.



Presidencia de Mesa Directiva
SECRETARIA TECNICA

2024 OCT 15 AM 11 28

H. CAMARA DE SENADORES



002290

Voto particular a favor, que formula el Senador de la República Alejandro Murat Hinojosa en relación al proyecto de reforma constitucional en materia de vías de transporte ferroviario.

A. Comisiones emisoras del dictamen a que se refiere.

Comisiones Unidas de Puntos Constitucionales; de Comunicaciones y Transportes; y de Estudios Legislativos, de la LXVI Legislatura de la Cámara de Senadores del Honorable Congreso de la Unión.

B. Sentido y fundamento del voto particular.

Respetuosamente, me manifiesto a favor en el sentido del dictamen emitido por las comisiones señalados en el apartado anterior; y con fundamento en los artículos 94 de la ley orgánica del congreso general de los Estados Unidos Mexicanos, 8 fracción III, 76, 203, 204, 207, 208, 209, 210, 211 del reglamento del Senado de la República y demás normas aplicables, formulo voto particular, con la finalidad de exponer el sentido de una ampliación de la reforma citada al rubro del presente documento.

C. Consideraciones.

De manera respetuosa, sumo a los argumentos señalados en el dictamen al rubro citado, en atención a que la trascendencia de esta reforma no permite dejar de lado una visión tecnológica y protectora del medio ambiente que sume de la mano con los objetivos internacionales de derecho también conocido como *soft law*, que nos brindan una directriz jurídica internacional de como encaminar proyectos tan acertados como del que ahora se trata; siendo que el suscrito considera prudente e importante orientarnos bajo los criterios establecidos por la Organización de la Naciones Unidas, a través de la agenda 2030, la cual cuenta con un plan de acción a favor de las personas, el planeta y la prosperidad, que también tiene la intención de fortalecer la paz universal y el desarrollo sostenible.

Por lo que al hablar de una reforma en vías de ferrocarril, es importante mencionar y hacer presencia la importancia del uso de nuevas tecnologías no contaminantes para poder consolidar un desarrollo amigable con las futuras generaciones.

D. Texto normativo alternativo al dictamen de referencia.

Texto del dictamen.	Propuesta de texto.
---------------------	---------------------

Artículo 28. No constituirán monopolios las funciones que el Estado ejerza de manera exclusiva en las siguientes áreas estratégicas: correos, telégrafos y radiotelegrafía; minerales radiactivos y generación de energía nuclear; la planeación y el control del sistema eléctrico nacional, así como el servicio público de transmisión y distribución de energía eléctrica, y la exploración y extracción del petróleo y de los demás hidrocarburos, en los términos de los párrafos sexto y séptimo del artículo 27 de esta Constitución, respectivamente; así como las actividades que expresamente señalen las leyes que expida el Congreso de la Unión. La comunicación vía satélite y los ferrocarriles, **tanto para transporte de pasajeros como de carga**, son áreas prioritarias para el desarrollo nacional en los términos del artículo 25 de esta Constitución; el Estado al ejercer en ellas su rectoría, protegerá la seguridad y la soberanía de la Nación, y al otorgar **asignaciones**, concesiones o permisos mantendrá o establecerá el dominio de las respectivas vías de comunicación de acuerdo con las leyes de la materia.

El Estado Mexicano retoma el derecho de utilizar las vías ferroviarias para prestar el servicio de transporte de pasajeros. Para ello, el Ejecutivo Federal podrá otorgar asignaciones a empresas públicas o concesiones a particulares.

Artículo 28. No constituirán monopolios las funciones que el Estado ejerza de manera exclusiva en las siguientes áreas estratégicas: correos, telégrafos y radiotelegrafía; minerales radiactivos y generación de energía nuclear; la planeación y el control del sistema eléctrico nacional, así como el servicio público de transmisión y distribución de energía eléctrica, y la exploración y extracción del petróleo y de los demás hidrocarburos, en los términos de los párrafos sexto y séptimo del artículo 27 de esta Constitución, respectivamente; así como las actividades que expresamente señalen las leyes que expida el Congreso de la Unión. La comunicación vía satélite y los ferrocarriles, tanto para transporte de pasajeros como de carga, son áreas prioritarias para el desarrollo nacional en los términos del artículo 25 de esta Constitución; el Estado al ejercer en ellas su rectoría, protegerá la seguridad y la soberanía de la Nación, y al otorgar asignaciones, concesiones o permisos mantendrá o establecerá el dominio de las respectivas vías de comunicación de acuerdo con las leyes de la materia.

El Estado Mexicano retoma el derecho de utilizar las vías ferroviarias para prestar el servicio de transporte de pasajeros; **procurando en todo momento la utilización de tecnologías amigables con el medio ambiente.** Para ello, el Ejecutivo Federal podrá otorgar asignaciones a empresas públicas o concesiones a particulares.



Mtro. Alejandro Murat Hinojosa.

VOTO PARTICULAR CON RELACIÓN AL "DICTAMEN CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL PÁRRAFO CUARTO Y SE ADICIONA UN PÁRRAFO QUINTO, AL ARTÍCULO 28 DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE VÍAS DE TRANSPORTE FERROVIARIO".

Sen. José Gerardo Rodolfo Fernández Noroña
Presidente de la Mesa Directiva
Senado la República
Presente.

Quien suscribe Senador Marko Cortés Mendoza, a nombre de las Senadoras y Senadores, integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional, en ejercicio de la facultad conferida por los artículos 94 de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, así como 188, 207, 208 y 209 del Reglamento del Senado de la República, presentamos **VOTO PARTICULAR** con relación al Proyecto de "**DICTAMEN CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL PÁRRAFO CUARTO Y SE ADICIONA UN PÁRRAFO QUINTO, AL ARTÍCULO 28 DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE VÍAS DE TRANSPORTE FERROVIARIO**", para efecto de que sea sometido a la consideración del Pleno, de conformidad con los siguientes antecedentes y consideraciones:

I. ANTECEDENTES

A. Con fecha 5 de febrero de 2024, el titular de Ejecutiva Federal presentó a la Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión en su LXV Legislatura la "Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforma el párrafo cuarto y se adiciona un párrafo quinto, al artículo 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos".

B. Con fecha 2 de agosto de 2024, la Comisión de Puntos Constitucionales de la Cámara de Diputados avaló el dictamen con Proyecto de Decreto por el que se reforma el párrafo cuarto y se adiciona un párrafo quinto, al artículo 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

002349

001840

C. Con fecha 8 de octubre de 2024, el Pleno de la Cámara de Diputados aprobó el Dictamen con Proyecto de Decreto por el que se reforma el párrafo cuarto y se adiciona un párrafo quinto, al Artículo 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de vías de transporte ferroviario.

D. Con fecha 8 de octubre de 2024, mediante oficio No. DGPL 66-II-6-0012 Expediente: 10322 (LXV Legislatura), la Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión remitió a la Cámara de Senadores la Minuta con Proyecto de Decreto por el que se reforma el párrafo cuarto y se adiciona un párrafo quinto, al Artículo 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de vías de transporte ferroviario.

E. Con fecha 9 de octubre de 2024, la Mesa Directiva de la Cámara de Senadores resolvió turnar a las Comisiones Unidas de Puntos Constitucionales, de Comunicaciones y Transportes, y de Estudios Legislativos, la Minuta con Proyecto de Decreto por el que se reforma el párrafo cuarto y se adiciona un párrafo quinto, al Artículo 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de vías de transporte ferroviario.

II. CONSIDERACIONES

Las Senadoras y Senadores de la LXVI Legislatura del H. Senado de la República, integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional, integrantes de las Comisiones de Puntos Constitucionales, de Comunicaciones y Transportes, y de Estudios Legislativos, promoventes del presente voto particular, advertimos que el DICTAMEN A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL PÁRRAFO CUARTO Y SE ADICIONA UN PÁRRAFO QUINTO, AL ARTÍCULO 28 DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE VÍAS DE TRANSPORTE FERROVIARIO, contempla la realización de proyectos de infraestructura para el transporte ferroviario de pasajeros, sin embargo, valoramos que dichas obras no se pueden efectuar sin los procesos de planeación adecuados, ni sin los plazos congruentes para ejecutarlos ni sin la participación coordinada de todos los actores involucrados.

La construcción del Tren Maya en la pasada administración federal nos sirve de punto de referencia para ello.

En el Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional consideramos que se requiere incorporar en la reforma constitucional la elaboración de un plan estratégico de desarrollo del transporte ferroviario de pasajeros, con una previsión a 30 años, que establezca metas en el corto, mediano y largo plazos, medibles y revisables periódicamente, con responsabilidades para todos los actores participantes, pero sobre todo que brinde certidumbre a quienes desde el ámbito privado decidan invertir en el sector. En su elaboración deben sumarse aquellos funcionarios de todos los niveles de gobierno, expertos, especialistas y empresarios relacionados con el tema.

El plan debe establecer que antes de iniciar la construcción de cualquier obra, se realizarán los estudios de factibilidad ambiental, técnica, económica y financiera, para determinar la viabilidad de cada uno de los proyectos. Si un proyecto no es viable no deben erogarse recursos ni públicos ni privados.

Asimismo, el citado plan deberá fijar las condiciones mínimas generales de licitación de obras y la mezcla de recursos de inversión pública y privada en cada uno los proyectos, garantizando la máxima transparencia y rendición de cuentas prevista en las leyes correspondientes. Tratándose de la ejecución de los proyectos vinculados al transporte ferroviario de pasajeros que incluyan recursos públicos, para garantizar la eficiencia financiera de corto plazo, el presupuesto público para la ejecución de proyectos aprobados en el marco del plan, se propone que no podrá superar en un ejercicio fiscal al 0.5 % del Producto Interno Bruto.

Todas las obras que se realicen al amparo del plan serán fiscalizadas por la Auditoría Superior de la Federación, la cual las deberá incluir en su programa anual de auditorías. Adicionalmente, la Auditoría Superior de la Federación evaluará anualmente el cumplimiento de metas y objetivos del plan.

Hacemos un llamado respetuoso, a efecto de que el dictamen que hoy nos ocupa sea detenido, a efecto de que la propuesta pueda ser

discutida y enriquecida, para alcanzar una reforma más robusta que permita un desarrollo ordenado y planeado de la modalidad de transporte ferroviario de pasajeros en nuestro país.

Por lo antes expuesto y fundado, quienes suscribimos, ponemos a la consideración de esta Honorable Asamblea, el presente **VOTO PARTICULAR** con relación al DICTAMEN CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL PÁRRAFO CUARTO Y SE ADICIONA UN PÁRRAFO QUINTO, AL ARTÍCULO 28 DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE VÍAS DE TRANSPORTE FERROVIARIO.

PUNTOS RESOLUTIVOS

Único.- La Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes coordinará la elaboración de un plan estratégico de desarrollo del transporte ferroviario de pasajeros, con una previsión a 30 años, que establezca metas en el corto, mediano y largo plazos, medibles y revisables periódicamente, con responsabilidades para todos los actores participantes.

El plan deberá publicarse en el Diario Oficial de la Federación, a más tardar dentro de los 180 días naturales contados a partir de la entrada en vigor del presente Decreto.

Atentamente,



Senador Marko Cortés Mendoza
del Grupo Parlamentario del PAN

Senado de la República, a 16 de octubre de 2024.



VOTO PARTICULAR AL DICTAMEN DE LAS COMISIONES UNIDAS DE PUNTOS CONSTITUCIONALES; DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES; Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, DE LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL PÁRRAFO CUARTO Y SE ADICIONA UN PÁRRAFO QUINTO, AL ARTÍCULO 28 DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE VÍAS DE TRANSPORTE FERROVIARIO.

Luis Fernando Salazar Fernández, Senador de la República por el estado de Coahuila, integrante del Grupo Parlamentario de Movimiento de Regeneración Nacional, en la LXVI Legislatura, con fundamento en lo dispuesto por artículos 94 de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, así como 188, 207, 208 y 209 del Reglamento del Senado de la República, presento VOTO PARTICULAR con relación al DICTAMEN A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL PÁRRAFO CUARTO Y SE ADICIONA UN PÁRRAFO QUINTO, AL ARTÍCULO 28 DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE VÍAS DE TRANSPORTE FERROVIARIO, a efecto de que sea sometido a la consideración del Pleno, de conformidad con los siguientes antecedentes y consideraciones:

ANTECEDENTES

1. Con fecha 8 de octubre de 2024, la Mesa Directiva de la Cámara de Diputados remitió al Senado de la República, con oficio D.G.P.L. 66-II-6-0012, la Minuta con Proyecto de Decreto.
2. La Minuta con Proyecto de Decreto, fue turnada por la Cámara de Diputados el 9 de octubre de 2024, publicándose en la Gaceta del Senado el mismo día. El propósito de sus reformas propuestas es modernizar el marco legal sobre la utilización de las vías ferroviarias.



3. El 9 de octubre de 2024, la Mesa Directiva del Senado de la República acordó la ampliación de turno de dicha Minuta con Proyecto de Decreto, para que fuera remitida a las Comisiones Unidas de Puntos Constitucionales; de Comunicaciones y Transportes; y de Estudios Legislativos, mediante el oficio DGPL-1P1A.-1156 para su análisis y dictamen correspondiente.
4. El 14 de octubre de 2024, las Comisiones Unidas de Puntos Constitucionales; de Comunicaciones y Transportes; y de Estudios Legislativos del Senado de la República, analizaron el contenido y fundamentación de la Minuta con Proyecto de Decreto turnada por la Mesa Directiva.

CONSIDERACIONES

En México el transporte ferroviario fue crucial en el desarrollo a finales del siglo XIX y principios del XX, fomentó la integración del territorio nacional, redujo las distancias y facilitó el movimiento de personas y mercancías. La construcción del ferrocarril permitió la explotación de recursos en zonas remotas, estimuló la agricultura y la minería, y favoreció el establecimiento de nuevas poblaciones y el crecimiento económico.

En México el medio de transporte más utilizado es el carretero, de conformidad con el Manual Estadístico del Sector Transporte, en 2022 el movimiento doméstico de personas pasajeras por modo de transporte fue de 3 mil 455 millones de personas, de ellas sólo 0.9% correspondió a transporte ferroviario, en tanto que de mercancías representó 5.5%².

El 20 de noviembre de 2023 se publicó en el Diario Oficial de la Federación el "Decreto por el que se declara área prioritaria para el desarrollo nacional, la prestación del servicio público de transporte ferroviario de pasajeros en el



Sistema Ferroviario Mexicano", a través del cual se establecen las primeras siete líneas que se concesionarán en el país:

1. Tren México-Veracruz-Coatzacoalcos.
2. Tren Interurbano AIFA-Pachuca.
3. Tren México-Querétaro-León-Aguascalientes.
4. Tren Manzanillo-Colima-Guadalajara-Irapuato.
5. México-San Luis Potosí-Monterrey-Nuevo Laredo.
6. México-Querétaro-Guadalajara-Tepic-Mazatlán-Nogales.
7. Aguascalientes-Chihuahua-Ciudad Juárez.

Declarar al sector ferroviario como prioritario para el desarrollo nacional tanto para el transporte de pasajeros como de carga, es un avance en la recuperación de las vías de comunicación y se facilita el derecho constitucional de tránsito de las personas.

Al retomar el derecho del Estado para utilizar las vías ferroviarias para prestar el servicio de transporte de pasajeros, el Ejecutivo Federal podrá otorgar asignaciones a empresas públicas o concesiones a particulares para que éstos cuenten con concesiones para prestar el servicio de transporte ferroviario de carga y de pasajeros.

Con la iniciativa del Ejecutivo Federal, se dará preferencia al servicio de transporte ferroviario de pasajeros, es por ello que se propone, en este instrumento legislativo, continuar el avance en la infraestructura de comunicaciones y conectividad entre los estados del país, lo cual contribuirá al desarrollo, bienestar y calidad de vida para las y los mexicanos.

Salón de sesiones del Senado de la República, a los 15 días de octubre de 2024.



José Sabino Herrera Dagdug
SENADOR DE LA REPÚBLICA

Discurso en materia de transporte ferroviario.

Honorable asamblea:

Hoy nos convoca una discusión crucial para el futuro de México, una discusión que tiene el potencial de marcar el rumbo de nuestro país para las generaciones que vienen. Estamos ante la posibilidad de devolverle al ferrocarril su lugar como un símbolo de desarrollo, de integración, y sobre todo, de justicia social.

México ha sido, desde sus orígenes, una tierra de contrastes: montañas que separan regiones, ríos que dividen poblaciones, largas distancias que a menudo han aislado a nuestros pueblos. Pero fue el ferrocarril, hace más de un siglo, el que rompió esas barreras.

El tren fue el que llevó progreso a los rincones más apartados, el que acercó a nuestras comunidades y permitió que las familias prosperaran, y que se construyera un mercado interno fuerte para el desarrollo de la patria.

Fue a través del ferrocarril donde rompimos la dictadura porfiriana, cuando los maderistas, la división del norte y los zapatistas usaron este transporte a favor del pueblo, para liberarlo de sus cadenas y es gracias a ello que hoy podamos disfrutar del proyecto de nación surgido en 1917.



José Sabino Herrera Dagdug
SENADOR DE LA REPÚBLICA

Hoy, estamos aquí con la deuda histórica de hacer resurgir nuestra soberanía, porque creemos que el tren puede y debe volver a ser el motor del desarrollo nacional, el pilar de un México más justo, más conectado y más próspero.

Esta reforma tiene como objetivo **declarar al sector ferroviario como prioritario para el desarrollo nacional**, no solo en el transporte de mercancías, sino también en el transporte de pasajeros. Estamos hablando de devolverle a las personas la posibilidad de viajar más rápido, más seguro y más accesible por todo el país.

Estamos hablando de un proyecto que, de concretarse, significará más empleo, más desarrollo regional y menos contaminación. Significará la reconexión de comunidades que, durante años, han estado aisladas

Nos estamos comprometiendo a revitalizar un sector modernizará el país y que también será un aliado clave en la lucha contra el cambio climático. Pensemos en las comunidades rurales que podrían beneficiarse de esta reforma. Pensemos en el sur, en el sureste, en los pueblos que han estado relegados por años, en la juventud que ha tenido que emigrar a las grandes ciudades porque en sus localidades no encuentran oportunidades. **Esta reforma tiene el poder de llevar esperanza a esos lugares.**



José Sabino Herrera Dagdug
SENADOR DE LA REPÚBLICA

Es el momento de tomar decisiones valientes, de mirar hacia adelante y entender que lo que hoy aprobemos marcará la historia de nuestro país.

El impacto de esta reforma será profundo. Pensemos en lo que podría significar para nuestras futuras generaciones. Un país con trenes modernos que recorran sus tierras de norte a sur, de este a oeste, conectando ciudades, pueblos, familias y sueños. Un país donde los jóvenes puedan estudiar, trabajar y construir una vida digna sin tener que abandonar sus hogares. Un país donde las oportunidades no estén concentradas en unas pocas ciudades, sino que se distribuyan de manera más equitativa por todo el territorio nacional.

Demos un paso adelante, votemos a favor de esta reforma y construyamos juntos el México que soñamos: un México en movimiento, un México conectado, un México próspero.

Muchas gracias.



Agustín Dorantes Lambarri

SENADOR DE LA REPÚBLICA

001843

CAMARA DE SENADORES
SECRETARIA GENERAL DE
SERVICIOS PARLAMENTARIOS

2024 OCT 15 PM 3 13

Senador José Gerardo Rodolfo Fernández Noroña

Presidente de la Mesa Directiva del

Senado de la República

Presente

RECIBIDO

Presidencia de Mesa Directiva
SECRETARIA TECNICA

2024 OCT 15 PM 2 47

H. CAMARA DE SENADORES

002344

El suscrito senador Agustín Dorantes Lámbarri, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional en la LXVI Legislatura, del H. Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 200, 201, 202 y demás relativos del Reglamento del Senado de la República, someto a consideración de esta Soberanía, la siguiente:

Reserva

Al Quinto Párrafo del artículo 28 del DICTAMEN A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL PÁRRAFO CUARTO Y SE ADICIONA UN PÁRRAFO QUINTO, AL ARTÍCULO 28 DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE VÍAS DE TRANSPORTE FERROVIARIO, para su discusión y votación en lo particular, a efecto de que sea incorporado en el proyecto de mérito, en los términos siguientes:

CONSIDERACIONES

Reconociendo la importancia del desarrollo del transporte ferroviario de pasajeros como medio para mejorar la conectividad, la competitividad y la sostenibilidad, para garantizar el acceso a financiamiento y optimizar el uso de las vías compartidas con el transporte de carga, se considera necesario establecer un marco de planeación estratégica que brinde certidumbre tanto al Estado como a los posibles concesionarios o asignatarios.

Para ello se requiere la inclusión de mecanismos claros de financiamiento, mismos que permitirán atraer inversiones y garantizar la viabilidad económica del sistema ferroviario de pasajeros. De igual forma, la coexistencia de servicios de carga y pasajeros requiere reglas claras para evitar conflictos y garantizar un uso eficiente y seguro de las vías ferroviarias.

A continuación, presentamos a detalle la propuesta de modificación:

Texto del dictamen	Propuesta de modificación
--------------------	---------------------------



Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos	
Artículo 28. ...	Artículo 28. ...
...	...
...	...
...	...
El Estado Mexicano retoma el derecho de utilizar las vías ferroviarias para prestar el servicio de transporte de pasajeros. Para ello, el Ejecutivo Federal podrá otorgar asignaciones a empresas públicas o concesiones a particulares.	El Estado Mexicano retoma el derecho de utilizar las vías ferroviarias para prestar el servicio de transporte de pasajeros. Para ello, el Ejecutivo Federal podrá otorgar asignaciones a empresas públicas o concesiones a particulares. El Estado Mexicano, a través de las dependencias y entidades correspondientes, elaborará un Plan para el Desarrollo del Transporte Ferroviario de Pasajeros, el cual deberá incluir, por lo menos, la determinación de las líneas prioritarias para la expansión y modernización del servicio de transporte de pasajeros; los mecanismos de financiamiento necesarios, incluyendo la colaboración público-privada y la participación de organismos financieros nacionales e internacionales; así como, las condiciones bajo las cuales las vías ferroviarias destinadas al transporte de carga podrán ser compartidas con el transporte de pasajeros, garantizando la seguridad, eficiencia y sustentabilidad en ambos servicios.

Dado en el Salón de Sesiones,
a los 16 días del mes de octubre de 2024

Atentamente



Senador Agustín Dorantes Lámbarri
Integrante del Grupo Parlamentario del
Partido Acción Nacional (PAN)

SEN. JOSÉ GERARDO RODOLFO FERNÁNDEZ NOROÑA
PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA
DEL SENADO DE LA REPÚBLICA
P R E S E N T E

Quién suscribe, **Sen. Manuel Añorve Baños**, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional, de la LXVI Legislatura del H. Congreso de la Unión, con fundamento en los artículos 200, 201 y 202 del Reglamento del Senado de la República, someto a la consideración de este pleno la, **presenta RESERVA al Dictamen de las Comisiones Unidas de Puntos Constitucionales; De Comunicaciones y Transporte; y de Estudios Legislativos con proyecto de decreto por el que se reforma el párrafo cuarto y se adiciona un párrafo quinto, al artículo 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de vías de transporte ferroviario, proponiéndose en los siguientes términos:**

CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS	
Texto del Dictamen	Texto Propuesto
<p>Artículo 28....</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>No constituirán monopolios las funciones que el Estado ejerza de manera exclusiva en las siguientes áreas estratégicas: correos, telégrafos y radiotelegrafía; minerales radiactivos y generación de energía nuclear; la planeación y el control del sistema eléctrico nacional, así como el servicio</p>	<p>Artículo 28....</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>No constituirán monopolios las funciones que el Estado ejerza de manera exclusiva en las siguientes áreas estratégicas: correos, telégrafos y radiotelegrafía; minerales radiactivos y generación de energía nuclear; la planeación y el control del sistema eléctrico nacional, así como el servicio</p>

público de transmisión y distribución de energía eléctrica, y la exploración y extracción del petróleo y de los demás hidrocarburos, en los términos de los párrafos sexto y séptimo del artículo 27 de esta Constitución, respectivamente; así como las actividades que expresamente señalen las leyes que expida el Congreso de la Unión. La comunicación vía satélite y los ferrocarriles, **tanto para transporte de pasajeros como de carga**, son áreas prioritarias para el desarrollo nacional en los términos del artículo 25 de esta Constitución; el Estado al ejercer en ellas su rectoría, protegerá la seguridad y la soberanía de la Nación, y al otorgar **asignaciones**, concesiones o permisos mantendrá o establecerá el dominio de las respectivas vías de comunicación de acuerdo con las leyes de la materia.

El Estado mexicano retoma el derecho de utilizar las vías ferroviarias para prestar el servicio de transporte de pasajeros. Para ello, el Ejecutivo Federal podrá otorgar **asignaciones a empresas públicas o concesiones a particulares.**

público de transmisión y distribución de energía eléctrica, y la exploración y extracción del petróleo y de los demás hidrocarburos, en los términos de los párrafos sexto y séptimo del artículo 27 de esta Constitución, respectivamente; así como las actividades que expresamente señalen las leyes que expida el Congreso de la Unión. La comunicación vía satélite y los ferrocarriles, **tanto para transporte de pasajeros como de carga**, son áreas prioritarias para el desarrollo nacional en los términos del artículo 25 de esta Constitución; el Estado al ejercer en ellas su rectoría, protegerá la seguridad y la soberanía de la Nación, y al otorgar **asignaciones**, concesiones o permisos mantendrá o establecerá el dominio de las respectivas vías de comunicación de acuerdo con las leyes de la materia.

El Estado mexicano retoma el derecho de utilizar las vías ferroviarias para prestar el servicio de transporte de pasajeros. Para ello, el Ejecutivo Federal podrá otorgar **asignaciones a empresas públicas o concesiones a particulares.** Las empresas que presten el servicio de transporte ferroviario de carga

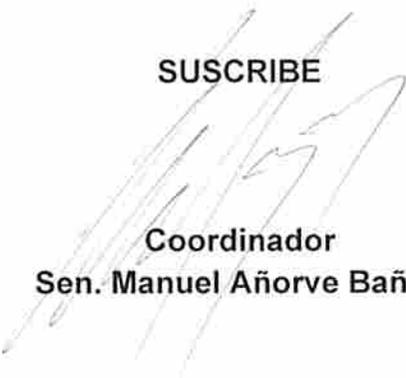
~~Tercero. Los particulares que cuenten con concesiones para prestar el servicio de transporte ferroviario de carga podrán obtener concesiones para presentar el servicio de transporte ferroviario de pasajeros. En cualquier caso, se dará preferencia al servicio de transporte ferroviario de pasajeros, en términos de lo que determine la legislación.~~

Primero.

Segundo....

Tercero. Los particulares que cuenten con concesiones para prestar el servicio de transporte ferroviario de carga están obligados a prestar el servicio transporte ferroviario de pasajeros, dando prioridad a la población que habita en comunidades aisladas que no cuenten con otro medio de transporte público accesible. La ley de la materia establecerá, entre los términos y condiciones que prevéa el título de concesión, el número de vagones o trenes que como mínimo las empresas de destinarán para el transporte pasajeros, así como sus destinos.

SUSCRIBE


Coordinador
Sen. Manuel Añorve Baños



María Martínez Kantún Can
SENADORA DE LA REPÚBLICA

RESERVA AL DICTAMEN DE LAS COMISIONES UNIDAS DE PUNTOS CONSTITUCIONALES; DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES; Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, DE LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL PÁRRAFO CUARTO Y SE ADICIONA UN PÁRRAFO QUINTO, AL ARTÍCULO 28 DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE VÍAS DE TRANSPORTE FERROVIARIO.

002250

H. CAMARA DE SENADORES

2024 OCT 14 PM 6 52

Presidencia de Mesa Directiva
SECRETARÍA TÉCNICA

Ciudad de México, a 14 de octubre de 2024.
Of. No. MMKC-LXVI-024/2024

SEN. GERARDO FERNÁNDEZ NOROÑA
PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA DEL SENADO DE LA REPÚBLICA
Presente.

RECIBIDO
2024 OCT 14 PM 6 57
CAMARA DE SENADORES
SECRETARIA GENERAL DE
SERVICIOS PARLAMENTARIOS

001766

La que suscribe, **Senadora María Martínez Kantún Can**, integrante del Grupo Parlamentario de MORENA, de la LXVI Legislatura del H. Congreso de la Unión, con fundamento en los artículos 200, 201 y 202 del Reglamento del Senado de la República, someto a la consideración de esta H. Soberanía, la presente **RESERVA** al párrafo quinto del artículo 28 constitucional, propuesto en el Dictamen de las Comisiones Unidas de Puntos Constitucionales; de Comunicaciones Y Transportes; y de Estudios Legislativos, de la Minuta con Proyecto de Decreto por el que se reforma el párrafo cuarto y se adiciona un párrafo quinto, al artículo 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de vías de transporte ferroviario, en los siguientes términos:



María Martínez Kantún Can

SENADORA DE LA REPÚBLICA

CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS	
TEXTO DEL DICTAMEN	TEXTO QUE SE PROPONE
Artículo 28.	Artículo 28.
El Estado Mexicano retoma el derecho de utilizar las vías ferroviarias para prestar el servicio de transporte de pasajeros. Para ello, el Ejecutivo Federal podrá otorgar asignaciones a empresas públicas o concesiones a particulares.	El Estado Mexicano en ejercicio de su soberanía tiene el derecho de utilizar las vías ferroviarias para prestar el servicio de transporte de pasajeros. Para ello, el Ejecutivo Federal podrá otorgar asignaciones a empresas públicas o concesiones a particulares.

Por lo anterior, solicito a mis compañeras y compañeros senadores su apoyo para la aprobación de esta reserva.

Atentamente

Senadora María Martínez Kantún Can



*"2024, Año de Felipe Carrillo Puerto, Benemérito del Proletariado,
Revolucionario y Defensor del Mayab"*

Mtro. Saúl Monreal Ávila
Senador por Zacatecas

Ciudad de México, a 15 de octubre de 2024.

Sen. José Gerardo Rodolfo Fernández Noroña
Presidente de la Mesa Directiva de la Cámara de Senadores.
PRESENTE.

El que suscribe, **Senador Saúl Monreal Ávila**, integrante del Grupo Parlamentario de Morena correspondiente a la LXVI Legislatura, de conformidad con lo establecido en los artículos 200, 201 y 202 y demás relativos y aplicables del Reglamento del Senado de la República; tengo a bien someter a la consideración del Pleno de esta Cámara, la **RESERVA** al artículo 28 del dictamen de las Comisiones Unidas de Puntos Constitucionales; Comunicaciones y Transportes; y de Estudios Legislativos, referente al **PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL PÁRRAFO CUARTO Y SE ADICIONA UN PÁRRAFO QUINTO, AL ARTÍCULO 28 DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE VÍAS DE TRANSPORTE FERROVIARIO**, para su discusión y votación en lo particular, para que dicha reserva sea incorporada en el dictamen correspondiente, para establecer la rectoría del estado en esta materia, que se realiza al tenor de lo siguiente:



*"2024, Año del Bicentenario
de la instauración del Senado de la República y del
Sesquicentenario de su restauración en México"*





"2024, Año de Felipe Carrillo Puerto, Benemérito del Proletariado, Revolucionario y Defensor del Mayab"

Mtro. Saúl Monreal Ávila
Senador por Zacatecas

DICE	DEBE DECIR
<p>Artículo 28. (...)</p> <p>(...)</p> <p>(...)</p> <p>(...)</p> <p>No constituirán monopolios las funciones que el Estado ejerza de manera exclusiva en las siguientes áreas estratégicas: correos, telégrafos y radiotelegrafía; minerales radiactivos y generación de energía nuclear; la planeación y el control del sistema eléctrico nacional, así como el servicio público de transmisión y distribución de energía eléctrica, y la exploración y extracción del petróleo y de los demás hidrocarburos, en los términos de los párrafos sexto y séptimo del artículo 27 de esta Constitución, respectivamente; así como las actividades que expresamente señalen las leyes que</p>	<p>Artículo 28. (...)</p> <p>(...)</p> <p>(...)</p> <p>(...)</p> <p>No constituirán monopolios las funciones que el Estado ejerza de manera exclusiva en las siguientes áreas estratégicas: correos, telégrafos y radiotelegrafía; minerales radiactivos y generación de energía nuclear; la planeación y el control del sistema eléctrico nacional, así como el servicio público de transmisión y distribución de energía eléctrica, y la exploración y extracción del petróleo y de los demás hidrocarburos, en los términos de los párrafos sexto y séptimo del artículo 27 de esta Constitución, respectivamente; así como las actividades que expresamente señalen las leyes que</p>



"2024, Año del Bicentenario de la instauración del Senado de la República y del Sesquicentenario de su restauración en México"





"2024, Año de Felipe Carrillo Puerto. Benemérito del Proletariado, Revolucionario y Defensor del Mayab"

Mtro. Saúl Monreal Ávila
Senador por Zacatecas

DICE	DEBE DECIR
<p>expida el Congreso de la Unión. La comunicación vía satélite y los ferrocarriles, tanto para transporte de pasajeros de carga, son áreas prioritarias para el desarrollo nacional en los términos del artículo 25 de esta Constitución; el Estado al ejercer en ellas su rectoría, protegerá la seguridad y la soberanía de la Nación, y al otorgar asignaciones o permisos mantendrá o establecerá el dominio de las respectivas vías de comunicación de acuerdo con las leyes de la materia.</p>	<p>expida el Congreso de la Unión. La comunicación vía satélite y los ferrocarriles, tanto para transporte de pasajeros de carga, son áreas prioritarias para el desarrollo nacional en los términos del artículo 25 de esta Constitución; el Estado al ejercer en ellas su rectoría, protegerá la seguridad y la soberanía de la Nación, y al otorgar concesiones o permisos mantendrá o establecerá el dominio de las respectivas vías de comunicación de acuerdo con las leyes de la materia.</p>
<p>El Estado Mexicano retoma el derecho de utilizar las vías ferroviarias para prestar el servicio de transporte de pasajeros. Para ello, el Ejecutivo Federal podrá otorgar asignaciones a empresas públicas o concesiones a particulares.</p>	<p>El Estado Mexicano retoma el derecho de utilizar las vías ferroviarias para prestar el servicio de transporte de pasajeros. Para ello, el Ejecutivo Federal dispondrá de una empresa pública.</p>
<p>(...)</p>	<p>(...)</p>
<p>(...)</p>	<p>(...)</p>



"2024, Año del Bicentenario de la instauración del Senado de la República y del Sesquicentenario de su restauración en México"





*"2024, Año de Felipe Carrillo Puerto, Benemérito del Proletariado,
Revolucionario y Defensor del Mayab"*

Mtro. Saúl Monreal Ávila
Senador por Zacatecas

DICE	DEBE DECIR
(...)	(...)
(...)	(...)
(...)	(...)
(...)	(...)

Atentamente:



SENADOR SAÚL MONREAL ÁVILA
GP-MORENA



*"2024, Año del Bicentenario
de la instauración del Senado de la República y del
Sesquicentenario de su restauración en México"*





Senado de la República, a 16 de octubre de 2024

**SEN. GERARDO FERNÁNDEZ NOROÑA,
PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA
DEL SENADO DE LA REPÚBLICA,
PRESENTE.**

Quien suscribe, **Senador Miguel Márquez Márquez** integrante del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional en la LXVI Legislatura del Senado de la República del Congreso de la Unión, con fundamento en los artículos 200, 201 y 202 del Reglamento del Senado de la República, solicito se registre la RESERVA para su discusión en lo particular del Dictamen a la Minuta con proyecto de Decreto por el que se reforma el párrafo cuarto y se adiciona un párrafo quinto al artículo 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de vías y transporte ferroviario, para su discusión y votación en lo particular, a fin de que dicha reserva sea incorporada en el dictamen correspondiente.

Por lo anteriormente expuesto, propongo reformar el párrafo quinto del artículo 28 y el Artículo Segundo Transitorio contenidos en el proyecto de Decreto para quedar como sigue:

DICE	DEBE DECIR
<p>Artículo 28 No constituirán monopolios las funciones que el Estado ejerza de manera exclusiva en las siguientes áreas estratégicas: correos, telégrafos y radiotelegrafía; minerales radiactivos y generación de energía nuclear; la planeación y el control del sistema eléctrico nacional, así como el servicio público de transmisión y distribución de energía eléctrica, y la exploración y extracción del petróleo y de los demás hidrocarburos, en los términos de los párrafos sexto y séptimo del artículo 27 de esta Constitución, respectivamente; así como las actividades que</p>	<p>Artículo 28</p> <p style="text-align: center;">  Presidente de la Mesa Directiva SECRETARÍA TÉCNICA </p> <p style="text-align: center;"> 2024 OCT 16 AM 10 41 CAMARA DE SENADORES </p>

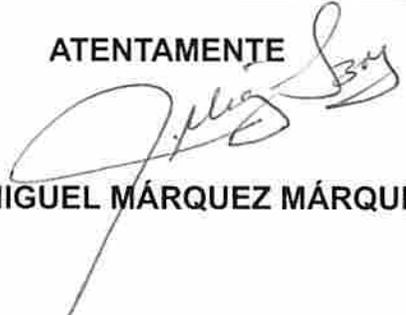
001983

002424



...	...
...	...
...	...
...	...
...	...
Transitorios	Transitorios
Segundo.- El Congreso de la Unión tendrá un plazo de ciento ochenta días naturales a partir de la entrada en vigor del presente Decreto para realizar las adecuaciones que resulten necesarias a las leyes secundarias correspondientes, en los términos de este.	Segundo.- El Congreso de la Unión dentro de los ciento ochenta días naturales siguientes a la entrada en vigor del presente Decreto realizará las adecuaciones necesarias en la legislación secundaria.

ATENTAMENTE


SEN. MIGUEL MÁRQUEZ MÁRQUEZ

*"2024, Año de Felipe Carrillo Puerto, Benemérito del Proletariado,
Revolucionario y Defensor del Mayab"*



DIARIO DE LOS DEBATES

DE LA CAMARA DE SENADORES DEL CONGRESO
DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS

Legislatura LXVI	Primer Año	Sesion 24
Jueves, 24 de Octubre de 2024		

Sesion Matutina



CONGRESOS DE LOS ESTADOS

El Presidente Senador Gerardo Fernández Noroña: Honorable Asamblea: Hago de su conocimiento que recibimos oficios de 22 legislaturas de las entidades federativas con los que remiten su respectiva resolución en torno al proyecto de Decreto por el que se reforma el párrafo cuarto y se adiciona un párrafo quinto al artículo 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de vías de transporte ferroviario.

A fin de dar cumplimiento a lo que establece el artículo 135 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y el artículo 225 del Reglamento del Senado de la República, solicito a la Secretaría realice el escrutinio y cómputo correspondiente de los votos recibidos.

La Secretaria Senadora Lizeth Sánchez García: Sí, señor Presidente. Se tienen a la vista y se da fe de los votos recibidos de las siguientes legislaturas locales:

DOCUMENTOS

El Presidente Senador Gerardo Fernández Noroña: Pido a la Secretaría que informe sobre el voto del Honorable Congreso del estado de Puebla, que acaba de llegar en este momento.

La Secretaria Senadora Lizeth Sánchez García: Puebla. Por el que se aprueba.

De la lectura de los documentos, se confirma que son 23 votos recibidos que aprueban el proyecto de Decreto por el que se reforma el párrafo cuarto y se adiciona un párrafo quinto al artículo 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de vías de transporte ferroviario.

En consecuencia, se cuenta con la mayoría de los votos aprobatorios que exige el artículo 135 constitucional.

Es todo, señor Presidente.

El Presidente Senador Gerardo Fernández Noroña: Favor de ponerse de pie, con el fin de dar solemnidad a la declaratoria de reforma constitucional.

(Todos de pie)

A efecto, de dar cumplimiento con lo que establece el artículo...

Vuelvo a pedir que, por favor, se pongan de pie para dar la solemnidad a la declaración, a la declaratoria de cumplimiento.

(Todos de pie)

A efecto de dar cumplimiento con lo que establece el artículo 135 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y una vez computados los 23 votos aprobatorios de las legislaturas de los estados de: Baja California, Campeche, Chiapas, Colima, Durango, Guerrero, Hidalgo, Estado de México, Michoacán de Ocampo, Nayarit, Oaxaca, Quintana Roo, San Luis Potosí, Sinaloa, Sonora, Tabasco, Tamaulipas, Tlaxcala, Veracruz de Ignacio de la Llave, Yucatán, Zacatecas, Puebla y de la Ciudad de México.

La Cámara de Senadores declara aprobado el DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL PÁRRAFO CUARTO Y SE ADICIONA UN PÁRRAFO QUINTO AL ARTÍCULO 28 DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE VÍAS DE TRANSPORTE FERROVIARIO. Se remite a la Cámara de Diputados para que realice la declaratoria correspondiente.

29-10-2024

Cámara de diputados.

DECLARATORIA del Decreto por el que se reforma el párrafo cuarto y se adiciona un párrafo quinto al artículo 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de vías y transporte ferroviario. Se realiza el cómputo y se da fe de **24 votos aprobatorios** de las legislaturas de los Estados y de la Ciudad de México.

La Cámara de Diputados **declara** reformado el párrafo cuarto, adicionado un párrafo quinto al artículo 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de vías y transporte ferroviario.

Se turnó al Ejecutivo Federal para sus efectos constitucionales.

Diario de los Debates, 29 de octubre de 2024.

Declaratoria, 29 de octubre de 2024.

DECLARATORIA DEL DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL PÁRRAFO CUARTO Y SE ADICIONA UN PÁRRAFO QUINTO AL ARTÍCULO 28 DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE VÍAS Y TRANSPORTE FERROVIARIO.

Diario de los Debates

Ciudad de México, martes 29 de octubre de 2024

El presidente diputado Sergio Carlos Gutiérrez Luna: El siguiente punto del orden del día es la declaratoria de reforma constitucional en materia de vías y transporte ferroviario. Solicito a la Secretaría dar lectura al oficio que remite la Cámara de Senadores.

La secretaria diputada Julieta Villalpando Riquelme: Señor presidente, se recibieron los votos aprobatorios correspondientes a las legislaturas de los estados de: Baja California, Baja California Sur, Campeche, Chiapas, Colima, Durango, Guerrero, Hidalgo, México, Michoacán de Ocampo, Nayarit, Oaxaca, Puebla, Quintana Roo, San Luis Potosí, Sinaloa, Sonora, Tabasco, Tamaulipas, Tlaxcala, Veracruz de Ignacio de la Llave, Yucatán, Zacatecas y de Ciudad de México.

En virtud del cómputo realizado, esta Secretaría da fe de la recepción de 24 votos aprobatorios en la minuta, con proyecto de decreto por el que se reforma el párrafo cuarto y se adiciona un párrafo quinto al artículo 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de vías y transporte ferroviario.

Se pide a todas y a todos los presentes ponerse de pie.

El presidente diputado Sergio Carlos Gutiérrez Luna: Una vez realizado el cómputo de los votos aprobatorios de la mayoría de las legislaturas de los estados y de la Ciudad de México, se emite la declaratoria siguiente.

El Congreso de la Unión, en uso de la facultad que le confiere el artículo 135 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y previa aprobación de la mayoría de las honorables legislaturas de los estados y de la Ciudad de México, declara reformado el párrafo cuarto, adicionado un párrafo quinto al artículo 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de vías y transporte ferroviario. **Pasa al Ejecutivo, para sus efectos constitucionales.**

PODER EJECUTIVO
SECRETARIA DE GOBERNACION

DECRETO por el que se reforma el párrafo cuarto y se adiciona un párrafo quinto al artículo 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de vías y transporte ferroviario.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Presidencia de la República.

CLAUDIA SHEINBAUM PARDO, Presidenta de los Estados Unidos Mexicanos, a sus habitantes sabed:

Que el Honorable Congreso de la Unión, se ha servido dirigirme el siguiente

DECRETO

"EL CONGRESO GENERAL DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN USO DE LA FACULTAD QUE LE CONFIERE EL ARTÍCULO 135 DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS Y PREVIA LA APROBACIÓN DE LA MAYORÍA DE LAS HONORABLES LEGISLATURAS DE LOS ESTADOS Y DE LA CIUDAD DE MÉXICO, DECLARA REFORMADO EL PÁRRAFO CUARTO Y ADICIONADO UN PÁRRAFO QUINTO AL ARTÍCULO 28 DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE VÍAS Y TRANSPORTE FERROVIARIO

Artículo Único.- Se reforma el párrafo cuarto y se adiciona un párrafo quinto, recorriéndose los subsecuentes en su orden, al artículo 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, para quedar como sigue:

Artículo 28. ...

...

...

No constituirán monopolios las funciones que el Estado ejerza de manera exclusiva en las siguientes áreas estratégicas: correos, telégrafos y radiotelegrafía; minerales radiactivos y generación de energía nuclear; la planeación y el control del sistema eléctrico nacional, así como el servicio público de transmisión y distribución de energía eléctrica, y la exploración y extracción del petróleo y de los demás hidrocarburos, en los términos de los párrafos sexto y séptimo del artículo 27 de esta Constitución, respectivamente; así como las actividades que expresamente señalen las leyes que expida el Congreso de la Unión. La comunicación vía satélite y los ferrocarriles, tanto para transporte de pasajeros como de carga, son áreas prioritarias para el desarrollo nacional en los términos del artículo 25 de esta Constitución; el Estado al ejercer en ellas su rectoría, protegerá la seguridad y la soberanía de la Nación, y al otorgar asignaciones, concesiones o permisos mantendrá o establecerá el dominio de las respectivas vías de comunicación de acuerdo con las leyes de la materia.

El Estado Mexicano retoma el derecho de utilizar las vías ferroviarias para prestar el servicio de transporte de pasajeros. Para ello, el Ejecutivo Federal podrá otorgar asignaciones a empresas públicas o concesiones a particulares.

...

...

...

...

...

...

