

Morelia, Michoacán, 4 de abril de 2024

**Versión estenográfica del foro de *Diálogo estatal, Ferrocarriles para el transporte de pasajeros*, convocado por la Junta de Coordinación Política de la Cámara de Diputados, LXV Legislatura, llevado a cabo este jueves en el Congreso del Estado de Michoacán.**

**La maestra de ceremonias:** Muy buenos días sean todas y todos. Bienvenidos al foro estatal de *Ferrocarriles para el transporte de pasajeros*, organizado por la Junta de Coordinación Política de la honorable Cámara de Diputados, la Comisión de Infraestructura y el honorable Congreso del estado Michoacán de Ocampo.

Estamos aquí reunidos para dialogar, aprender y proponer sobre el futuro del transporte ferroviario de pasajeros en nuestro país.

Para comenzar, permítanme presentarles a las personalidades que nos acompañan en nuestro presidium:

La diputada Laura Ivonne Pantoja Abascal, presidenta de la Mesa Directiva del honorable Congreso del estado de Michoacán.

Al diputado Reginaldo Sandoval Flores, presidente de la Comisión de Infraestructura de la Cámara de Diputados.

Al doctor Iker de Luisa Plazas, director general de la Asociación Mexicana de Ferrocarriles Asociación Civil.

Al doctor César Rivera Trujillo, director general de Estudios, Estadística y Registro Ferroviario Mexicano de la Agencia Reguladora de Transporte Ferroviario.

**Cámara de Diputados**

*Foro de diálogo estatal, Ferrocarriles para el transporte de pasajeros*

Jueves 4 de abril de 2024

Hoja 2

Al maestro Rafael Zárate Flores, gerente de Estudios Ferroviarios y de Movilidad de EcoUrba.

Al licenciado Rubén Pablo López Reyes, consultor ferroviario.

Al maestro Jaime Saúl Gorostiola Martínez, coordinador del integrador Técnico de Proyectos y Estudios Ferroviarios en Sedena.

Asimismo, a nuestros invitados especiales: a la diputada Ana Belinda Hurtado Marín.

A la diputada Brenda Fabiola Fraga Gutiérrez.

A la diputada Rosalinda Domínguez Flores, secretaria de la Comisión de Infraestructura de la Cámara de Diputados.

A la diputada Marisela Garduño Garduño, integrante de la Comisión de Comunicaciones y Transportes de la Cámara de Diputados.

A la diputada María Teresa Madrigal Alaniz, secretaria de la Comisión de Hacienda y Crédito Público de la Cámara de Diputados.

Al maestro Jorge Villegas García, subsecretario de Comunicaciones.

**Cámara de Diputados**

*Foro de diálogo estatal, Ferrocarriles para el transporte de pasajeros*

Jueves 4 de abril de 2024

Hoja 3

Al licenciado Aramis Sosa Cedeño, Canacintra.

Al licenciado Raúl Aguilera, en representación del secretario de Finanzas y Administración.

Al oficial mayor del ayuntamiento de Zamora, el ingeniero Juan Carlos Gutiérrez Chavolla.

A Juan Romero Gil, regidor de Apatzingán.

A la ciudadana Tania García Arriaga, regidora de Apatzingán.

A la Coordinación de Planeación, Infraestructura y Fortalecimiento Universitario de la Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, Cindy Lara Gómez.

A nuestro público en general y representantes de medios de comunicación, su presencia enriquece este foro y refleja el interés y la importancia de los temas a tratar.

Iniciamos con las palabras de bienvenida a cargo de la diputada Laura Ivonne Pantoja Abascal, presidenta de la Mesa Directiva, del honorable Congreso del estado de Michoacán.

**Cámara de Diputados**

*Foro de diálogo estatal, Ferrocarriles para el transporte de pasajeros*

Jueves 4 de abril de 2024

Hoja 4

**La presidenta diputada Laura Ivonne Pantoja Abascal:** Gracias. Muy buenos días a todas, a todos los presentes. Saludo con agrado al diputado Reginaldo Sandoval Flores, presidente de la Comisión de Infraestructura. Bienvenido sea, diputado.

Al doctor Iker de Luisa Plazas, director general de la Asociación Mexicana de Ferrocarriles AC. Bienvenido.

Doctor César Rivera Trujillo, director general de Estudios, Estadística y Registro Ferroviario Mexicano de la Agencia Reguladora de Transporte Ferroviario. Bienvenido.

Al maestro Rafael Zárate Flores, gerente de Estudios Ferroviarios y de Movilidad de EcoUrba.

A Rubén Pablo López Reyes, consultor ferroviario.

Al maestro Jaime Saúl Gorostiola Martínez, coordinador del integrador Técnico de Proyectos y Estudios Ferroviarios en Sedena.

Asimismo, saludo con mucho gusto a mis compañeras diputadas, a J. Reyes Galindo Pedraza, Brenda Fabiola Fraga Gutiérrez y Ana Belinda Hurtado Marín.

A nuestras compañeras diputadas federales, bienvenidas sean. Nuestra secretaria de Movilidad, también, bienvenida.

**Cámara de Diputados**

*Foro de diálogo estatal, Ferrocarriles para el transporte de pasajeros*

Jueves 4 de abril de 2024

Hoja 5

A nuestro amigo Roberto Arias, comisionado de Conagua, también bienvenido. Medios de comunicación, invitados que nos acompañan. Les saludo con mucho gusto y les doy la más cordial bienvenida a este recinto legislativo.

El importante tema que hoy nos convoca en este espacio es el empleo de los ferrocarriles para el transporte de pasajeros. Hablar de comunicación, facilitar el traslado, abaratar los costos, garantizar la seguridad y considerar en todo momento el impacto ambiental, son temas fundamentales en el desarrollo de nuestras comunidades, ciudades y estados.

En este foro Ferrocarriles para el transporte de pasajeros representa una gran oportunidad para explorar diferentes vías de movilidad que pueden transformar nuestras realidades. Recordemos que el transporte ferroviario tiene una larga historia en nuestro estado y en todo el país, y estamos frente a un escenario que nos brinda la posibilidad de revitalizarlo con las mejores tecnologías y la visión de un futuro más sostenible, porque el cuidado de nuestro medio ambiente y recursos debe mantenerse presente en todo momento.

A nombre de las y los diputados que integramos la LXXV Legislatura, agradezco el interés y la dedicación del legislativo y el Ejecutivo federal en esta propuesta que, sin duda, puede traer grandes beneficios para nuestra comunidad.

En Michoacán asumimos el compromiso de trabajar para mejorar las condiciones de movilidad y accesibilidad al transporte para todas y todos. Estamos aquí para escuchar sus propuestas, analizar con detenimiento y tomar las medidas necesarias para avanzar

**Cámara de Diputados**

*Foro de diálogo estatal, Ferrocarriles para el transporte de pasajeros*

Jueves 4 de abril de 2024

Hoja 6

hacia un futuro más próspero, equitativo y accesible para las y los michoacanos. Muchísimas gracias, y bienvenidos sean todos.

**La maestra de ceremonias:** ... de Coordinación Política del honorable Congreso del estado. De igual forma, al diputado J. Reyes Galindo Pedraza, coordinador del Grupo Parlamentario del PT, en el Congreso del estado de Michoacán. Del mismo modo, recibimos a la arquitecta Gladyz Butanda Macías, secretaria de Desarrollo Urbano y Movilidad del gobierno del estado de Michoacán. Asimismo, al licenciado Roberto Arias Reyes, director general de Aguas y Cuencas del estado de Michoacán. Asimismo, al licenciado Raymundo Arreola Ortega, secretario de Servicios Parlamentarios del Congreso del estado de Michoacán.

Seguimos con la presentación del anfitrión de este foro, el diputado Reginaldo Sandoval Flores, presidente de la Comisión de Infraestructura. Su visión y su liderazgo han sido clave para la realización de este importante evento. Adelante, diputado.

**El diputado Reginaldo Sandoval Flores:** Muy buenos días a todas y a todos. Bienvenidos al foro estatal Ferrocarriles para el transporte de pasajeros. Es un placer darles la más cordial de las bienvenidas, al foro estatal Ferrocarriles para el transporte de pasajeros, en el marco de los foros de diálogo nacional acordados y convocados por la Jucopo y la Cámara de Diputados, con la finalidad de discutir, analizar y debatir las 20 iniciativas de reforma enviadas por el Ejecutivo federal, el día 5 de febrero.

**Cámara de Diputados**

*Foro de diálogo estatal, Ferrocarriles para el transporte de pasajeros*

Jueves 4 de abril de 2024

Hoja 7

He de mencionar que para la realización de los foros se establecieron cuatro ejes temáticos: libertad, bienestar, justicia y democracia. Asimismo se acordaron tres formatos: diálogos de la Junta de Coordinación Política, en colaboración con la Junta de Coordinación Política del Senado, foros regionales y foros estatales, por lo que se programaron en total cinco foros en formato de diálogo Jucopo, cinco foros en formato de foros regionales y 32 foros en el formato de foros estatales.

El foro estatal que hoy celebramos aquí en el Congreso del estado de Michoacán de Ocampo, reúne a expertos y profesionales del sector ferroviario y en el tendrán la oportunidad de compartir sus conocimientos, experiencias, opiniones e inquietudes al respecto de la iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforma y adiciona al artículo 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia ferroviaria para el transporte de pasajeros. La...

(Sigue turno 3)

... ferroviaria para el transporte de pasajeros. La iniciativa que abordaremos en este foro plantea como objetivo el que el Estado mexicano recupere el derecho de utilizar las vías ferroviarias para ofrecer servicios de transporte de pasajeros, además declarar dichos servicios como áreas prioritarias para el desarrollo nacional a través de concesiones o asignaciones.

Como abemos, la actual administración ha impulsado el ferrocarril como una alternativa para el transporte de pasajeros, con la construcción y rehabilitación de diferentes obras

**Cámara de Diputados**

*Foro de diálogo estatal, Ferrocarriles para el transporte de pasajeros*

Jueves 4 de abril de 2024

Hoja 8

como el Tren Maya, el ferrocarril del Istmo de Tehuantepec o el Tren Insurgente México-Toluca. El transporte de pasajeros por ferrocarril presenta una serie de ventajas que lo hacen atractivo, tanto desde el punto de vista económico, como ambiental, contribuyendo a una movilidad más eficiente, sostenible y segura para la población.

Diferentes experiencias internacionales dan cuenta de ello. Los trenes en Europa, Japón o China movilizan a millones de pasajeros año con año y constituyen el principal medio de transporte. Es por ello por lo que la iniciativa que abordamos hoy pretende impulsar el ferrocarril de nueva cuenta como un medio de transporte de pasajeros, aprovechando la infraestructura existente para ponerla al servicio del pueblo y de la nación.

Confiamos en que las opiniones, datos y reflexiones que hoy escuchemos contribuyan a enriquecer el debate y se refleje en el dictamen que habrá de discutirse en la Cámara de Diputados.

Por último, quiero dar la bienvenida al doctor Iker de Luisa Plazas, director general de la Asociación Mexicana de Ferrocarriles AC, al doctor César Rivera Trujillo, director general de Estudios Estadística y Registro Ferroviario Mexicano de la Agencia Reguladora de Transportes Ferroviarios, al maestro Rafael Zárate Flores, gerente de Estudios Ferroviarios y de Movilidad de Ecourbana, a Rubén Pablo López Reyes, consultor ferroviario, al maestro Jaime Saúl Gorostiola Martínez, coordinador del Integrador Técnico de Proyectos y Estudios Ferroviarios en Sedena.



**Cámara de Diputados**

*Foro de diálogo estatal, Ferrocarriles para el transporte de pasajeros*

Jueves 4 de abril de 2024

Hoja 9

Y debo de agradecer al Congreso del Estado de Michoacán, a su presidenta, y a las diputadas federales que nos acompañan y a cada uno de ustedes por estar aquí presentes en este debate. Sean bienvenidos y arrancamos. Muchísimas gracias.

**La maestra de ceremonias:** Muchas gracias, diputado, por marcar el camino que hoy nos reúne aquí. A continuación, me permitiré leer la semblanza de nuestro primer ponente, el doctor Iker de Luisa Plazas, es licenciado en administración de empresas por el Instituto Tecnológico Autónomo de México, doctor en administración por la Universidad de Birmingham, en Gran Bretaña.

Ha colaborado en proyectos de libramientos ferroviarios de varias ciudades y en el proyecto del Tren Interurbano del Bajío. Es miembro activo del Consejo de Administración y de la Asociación Americana de Ferrocarriles, participante de las Comisiones de Seguridad y Transporte de la Confederación de Cámaras Industriales, integrante de la Mesa Directiva del Consejo Mexicano del Transporte y colaborador invitado en la Asociación Latinoamericana de Ferrocarriles. Bienvenido.

**El ponente Iker de Luisa Plazas:** Pues muchas gracias por esta importante invitación a este foro. Y agradezco al diputado Reginaldo Sandoval, aquí al Congreso del Estado de Michoacán, a todas las diputadas y diputados federales, diputadas, diputados locales, distintos invitados especiales de los municipios del gobierno del estado, a mis compañeros panelistas.

**Cámara de Diputados**

*Foro de diálogo estatal, Ferrocarriles para el transporte de pasajeros*

Jueves 4 de abril de 2024

Hoja 10

Y ayer llegué aquí de Querétaro en autobús, 190 kilómetros, costó 380 pesos, en el servicio ejecutivo hay frecuencias cada hora y esto da 2 pesos por viaje por kilómetro. A cualquiera que le interesen los números y los costos comparativos, ahí hay un muy buen referente para ver contra qué tipo de retos se enfrentan los trenes de pasajeros.

Mi nombre es Iker de Luisa Plazas. Como ya se comentó, tengo el cargo de director general de la Asociación Mexicana de Ferrocarriles AMF, responsabilidad que me fue conferida hace 11 años y que me ha mantenido en muy estrecha relación con el desarrollo de la industria ferroviaria en el país y en otros lugares del mundo.

La AMF tiene tres capítulos: carga, pasajeros y proveedores de ambos. El sistema ferroviario de carga en México ocupa el lugar número 11 a nivel mundial en volumen de mercancía transportada, medida en tonelada/kilómetro. Está integrado con los ferrocarriles de Canadá y Estados Unidos de América, al compartir normativa de infraestructura y equipos, así como estándares de procesos operativos. Hace 26 años se administra a través de concesiones, y en ese lapso se han invertido más de 14 mil millones de dólares, monto equivalente al costo de una refinería de 200 mil barriles diarios de petróleo.

Los ferrocarriles mexicanos mueven el 26 % de la carga terrestre. Contamos con unos 15 mil colaboradores, y generamos por cada empleo 4 de manera indirecta.

Transportamos insumos para sectores como el acerero, agroindustrial, químico, cementero, así como múltiples productos de consumo, teléfonos celulares, ropa, bebidas,

**Cámara de Diputados**

*Foro de diálogo estatal, Ferrocarriles para el transporte de pasajeros*

Jueves 4 de abril de 2024

Hoja 11

por citar algunos ejemplos de la infinidad de productos de uso cotidiano que llegan a su destino sobre las vías de un tren. Hemos acompañado al desarrollo industrial del país, como lo atestigua el auge automotriz, y estamos listos para captar la carga que generarán las potenciales nuevas inversiones por relocalización o *nearshoring*.

Ahora hablemos de metros, trenes ligeros, suburbanos e interurbanos. El país cuenta con 21 líneas que dan servicio diariamente a 4.5 millones de mexicanos. El metro de Monterrey es reconocido a nivel mundial, al utilizar energía proveniente del relleno sanitario metropolitano. Por su parte, el tren eléctrico de Guadalajara cuenta con un parque eólico. El Sistema de Transporte Colectivo Metro de la Ciudad de México se encuentra entre los principales metros del mundo, esto por su extensión, número de estaciones y aforos. El Tren Maya y el Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec son socios de la AMF, y ponderamos positivamente su contribución al desarrollo del Sur-Sureste. El Tren Interurbano México-Toluca se adhirió recientemente a la AMF.

En lo que respecta a la proveeduría ferroviaria, México es un importante exportador de carros ferroviarios de carga. Las plantas en las que se fabrican estas unidades se ubican en Hidalgo, Tlaxcala y Coahuila. En cuanto a la manufactura de trenes de pasajeros, existen fábricas de ensamble en Hidalgo y estado de México, las cuales compiten en el mercado global.

Entrando en materia de trenes de pasajeros, referente al decreto por el que se declara área prioritaria para el desarrollo nacional la prestación del servicio público de transporte ferroviario de pasajeros, publicada en el Diario Oficial el 20 de noviembre del

**Cámara de Diputados**

*Foro de diálogo estatal, Ferrocarriles para el transporte de pasajeros*

Jueves 4 de abril de 2024

Hoja 12

2023, informo que los concesionarios atendieron la solicitud de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT) dentro del plazo establecido del 15 de enero de este año. La comunicación es fluida y directa entre los concesionarios y la SICT, y se atenderá de manera unilateral entre la autoridad y las empresas concesionarias.

En torno a la propuesta de nueva redacción del artículo 28 constitucional, en materia de trenes de pasajeros, anunciada en el paquete legislativo del 5 de febrero, la AMF señala que el contenido esencial de esta propuesta ya lo contempla la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario y su Reglamento, ambos vigentes. Así como los títulos de concesión que respaldan las operaciones del sector. Por lo que, desde mi perspectiva, no sería necesaria una reforma a nivel constitucional para lograr los objetivos de política pública que ha planteado el gobierno.

Tomando en consideración la experiencia nacional e internacional relativa a trenes de pasajeros, me permito presentar unas preguntas genéricas y esbozar algunas respuestas ilustrativas.

1. ¿Qué tipos de trenes de pasajeros podemos fomentar?

Respuesta. Principalmente metros y trenes suburbanos.

2. ¿Por qué?

**Cámara de Diputados**

*Foro de diálogo estatal, Ferrocarriles para el transporte de pasajeros*

Jueves 4 de abril de 2024

Hoja 13

Respuesta. Ahí es donde el beneficio para millones de personas es mayor y es más directo e inmediato.

3. ¿Existen trenes de pasajeros en un trazo diferente al de carga?

Respuesta. Sí, el México-Toluca es un ejemplo.

4. ¿Se pueden impulsar proyectos de trenes de pasajeros compartiendo derecho de vía con carga?

Respuesta. Definitivamente sí. Ahí están los ejemplos del Ferrocarril Suburbano Buenavista-Cuautitlán y la nueva conexión al Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles. Sin embargo, esos ejemplos no pueden asumirse como una regla genérica que aplique de forma igual para cualquier ruta o región. Por ello la importancia de un estudio integral y diferenciado de cada uno de los casos.

5. ¿Pueden cohabitar trenes de pasajeros con servicio de carga en la misma vía?

Respuesta. Es posible. Y el éxito de estos proyectos está estrechamente ligado a la capacidad existente y futura del servicio de carga, aforos y tipos de servicio de pasajeros, especialmente en relación con las velocidades factibles y las frecuencias que aporten valor y beneficio tanto a los posibles pasajeros como a los usuarios del tren de carga. Y, sobre todo, las necesidades de inversión en equipos e infraestructura, en aspectos como los confinamientos de tramos completos para garantizar la seguridad y fluidez del servicio, así como apoyos presupuestales en forma de subsidios, como ocurre hoy en día en todo el mundo a la operación del servicio de pasajeros.

**Cámara de Diputados**

*Foro de diálogo estatal, Ferrocarriles para el transporte de pasajeros*

Jueves 4 de abril de 2024

Hoja 14

6. En la infraestructura existente de carga, ¿qué velocidad promedio pudieran alcanzar los trenes de pasajeros?

Respuesta: Cada ruta es diferente, pero digamos que entre 40 y 80 kilómetros por hora en promedio. En zonas geográficas planas sí se puede alcanzar hasta 100 kilómetros por hora, garantizando las condiciones de seguridad elementales.

7. ¿Estas velocidades pueden competir con el autobús o la aviación de bajo costo?

Respuesta: La experiencia internacional muestra que se necesitan realizar estudios a fondo para cada proyecto y así determinar su viabilidad técnica, económica y social, y podrá establecer si esos posibles trenes podrían realmente ser atractivos, convenientes y accesibles, y si podrían generar una mejor calidad de vida de los eventuales pasajeros.

Por último 8. ¿México necesita trenes de pasajeros?

Respuesta: Afirmativo. Es una agenda con gran potencial. Pienso que hay que trabajar en ello con mucha seriedad y con bases e información suficiente, análisis multidisciplinarios, responsabilidad y compromiso con el desarrollo del país y el bienestar de las personas. Muchas gracias.

**Cámara de Diputados**

*Foro de diálogo estatal, Ferrocarriles para el transporte de pasajeros*

Jueves 4 de abril de 2024

Hoja 15

**La maestra de ceremonias:** Agradecemos su ponencia. De igual forma, queremos destacar la presencia del ingeniero Carlos Rodrigo Peñaloza Vázquez, presidente de la Asociación Mexicana de Asfalto.

Del mismo modo, del maestro en políticas públicas Apolinar Cortés Ramírez, coordinador de la Agenda 2030 del Instituto de Investigaciones Económicas Empresariales. Asimismo, a la licenciada Andrea López, secretaria del migrante en el estado de Michoacán.

Ahora me permitiré leer la semblanza de nuestro segundo ponente. El doctor César Rivera Trujillo. Cuenta con una ingeniería en el transporte por la Unidad Profesional Interdisciplinaria de Ingeniería y Ciencias Sociales y Administrativas. Maestría en sistemas de transporte por la Universidad Autónoma de Querétaro, así con un doctorado de economía de transporte por la Universidad de Lille.

Con mas de 23 años de experiencia, ha trabajado en temas como política de transporte, valuación de proyectos de infraestructura de transporte, planificación, regulación de tarifas, modelación de costos, seguridad vial y opciones de financiamiento para proyectos de transporte.

Actualmente funge como director general de Estudios de Estadística y Registro Ferroviario Mexicano, de la Agencia Reguladora de Transporte Ferroviario. Le cedemos el uso de la voz.

**Cámara de Diputados**

*Foro de diálogo estatal, Ferrocarriles para el transporte de pasajeros*

Jueves 4 de abril de 2024

Hoja 16

**El ponente César Rivera Trujillo:** Muchas gracias, diputada Laura Pantoja, diputado Reginaldo Sandoval, muchas gracias por la invitación. En representación de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes vamos a platicar un poco sobre este tema que ha tomado mucho auge recientemente, que es el tema de los ferrocarriles que se pueden utilizar para el transporte de pasajeros.

Primeramente, señalar que tenemos un sistema ferroviario mexicano bastante sólido. Actualmente podemos decir que tenemos alrededor 20 mil kilómetros de vías que están asignadas o concesionadas y de ellas aproximadamente 18 mil kilómetros de vías no están siendo utilizadas para el transporte ferroviario de pasajeros. Es decir, todavía hay mucho margen y mucha infraestructura ferroviaria que puede utilizarse para el transporte ferroviario de pasajeros.

Tenemos una red bastante amplia, que conecta a las principales ciudades, conecta a los puertos marítimos, a los puertos fronterizos.

–Siguiente, por favor–. También quisiera nada más comentarles que recientemente, en este año, hubo un decreto en el cual se declaró a la red ferroviaria nacional como de información e interés nacional. Eso es algo que recalcar, porque ya tenía muchos años que esto no sucedía, se tenía ya la información de interés nacional de la infraestructura carretera, pero de la ferroviaria todavía no. A partir de este año ya es una red que está considerada como de información de interés nacional.



**Cámara de Diputados**

*Foro de diálogo estatal, Ferrocarriles para el transporte de pasajeros*

Jueves 4 de abril de 2024

Hoja 17

—Siguiente, por favor—. Ya se habían comentado brevemente las ventajas que tiene el ferrocarril. En este caso, para el transporte de pasajeros debemos recordar que este sistema de transporte es un sistema de transporte masivo. Es decir, podemos movilizar una gran cantidad de personas a través de un solo vehículo, que es el tren.

Ya también se comentó que estas ventajas competitivas que tiene el ferrocarril tienen que ver con la cuestión ambiental también, porque la huella de carbón hoy en día es algo muy importante. El ferrocarril contamina aproximadamente un 75 % menos que el autotransporte, para dar un dato. También es mucho más seguro, dadas las estadísticas que se tienen y bueno, también la reducción de accidentes es mucho menor en el sector ferroviario que en el sector carretero.

—Siguiente, por favor—. También, como ustedes saben, el año pasado, el 20 de noviembre hubo un decreto por el que se declaró área prioritaria del desarrollo nacional a la prestación del servicio público de transporte ferroviario de pasajeros en el sistema ferroviario mexicano. Esto hay que recalcarlo, porque realmente lo que hace es realzar al sistema de transporte de pasajeros como un área prioritaria.

—Siguiente, por favor—. Y como ya lo comentó el diputado Sandoval, se tiene ya una reforma, una propuesta de reforma constitucional al artículo 28, que precisamente lo que trata es de dar un reconocimiento para el transporte de pasajeros por ferrocarril como área prioritaria. Anteriormente, como ustedes saben, el artículo 28 simplemente habla de los ferrocarriles en general. Aquí de lo que se trata es que el Ejecutivo federal pueda dar

**Cámara de Diputados**

*Foro de diálogo estatal, Ferrocarriles para el transporte de pasajeros*

Jueves 4 de abril de 2024

Hoja 18

asignaciones para el servicio de transporte ferroviario de pasajeros o también concesiones precisamente para prestar este tipo de servicio.

–Siguiente, por favor–. Estas consideraciones que se tienen para esta reforma al artículo 28 es básicamente elevar a rango constitucional el sistema de transporte ferroviario de pasajeros. Esto es importante señalar porque lo que trata de hacer no solamente es reconocer que el transporte de pasajeros es de interés nacional y es de relevancia para el desarrollo del país, sino que, además, respeta los derechos adquiridos por las concesiones y los títulos de concesión, dado que los títulos de concesión ya establecen que se puede dar servicios de pasajeros sobre las vías concesionadas.

Y bueno, ya comenté que son alrededor de 18 mil kilómetros de vía y, por lo tanto, también lo que se trata es garantizar el servicio de transporte federal de carga y el de pasajeros, sin restar en la eficiencia de los mismos servicios.

–La siguiente, por favor–. Ese es un dato que a mí me gusta dar en unas conferencias que hemos dado recientemente y es el caso de nuestros socios comerciales, Estados Unidos y Canadá. Ellos también tienen servicio ferroviario de pasajeros. Por ejemplo, en el caso de Estados Unidos la empresa Amtrak, para que se den una idea, ellos tienen más de 33 mil kilómetros de vías utilizadas para el transporte de pasajeros. De estos 33 mil, aproximadamente 32 mil 200 son utilizados para el transporte de pasajeros. Es decir, utilizan el 97 % de la infraestructura de las empresas ferroviarias privadas, que eso es algo que recalcar, en Estados Unidos la infraestructura ferroviaria es propiedad de las

**Cámara de Diputados**

*Foro de diálogo estatal, Ferrocarriles para el transporte de pasajeros*

Jueves 4 de abril de 2024

Hoja 19

empresas. En el caso de México, la diferencia principal es que son concesionadas y la infraestructura ferroviaria, una vez que se terminen las concesiones, regresa al Estado.

En el caso de Canadá, es algo interesante porque la estadística coincide. De esos 12 mil 500 kilómetros de vía que utilizan para el servicio de pasajeros, aproximadamente 12 mil 125 kilómetros lo usan para el servicio de pasajeros, es decir, también el 97 %.

¿A qué voy? Que se está prestando servicios de trenes de pasajeros en vías que prestan servicios de carga, lo cual demuestra que es posible dar este tipo de servicios. Como ya se señaló, es importante hacer estudios para indicar en qué rutas se requiere dar esos servicios de manera prioritaria e ir madurando los proyectos.

—La siguiente, por favor—. Como ustedes saben, ya se recibieron manifestaciones de interés como resultado del decreto que se sacó el año pasado. Ya las empresas ferroviarias, las principales: Ferromex, Ferrosur, Kansas City, ya entregaron manifestaciones de interés a la Secretaría, ya se tienen identificadas las rutas en las cuales se emitieron en el decreto.

Como ustedes pueden recordar, esas rutas básicamente abarcan la mayoría de la infraestructura ferroviaria y ahorita en el estatus que se encuentra es que las empresas están realizando, llevando a cabo los estudios técnicos de demanda y uno importante que pidió la Secretaría a las empresas que no lo habían incluido, que era hacer un estudio de capacidad ferroviaria, precisamente para identificar dónde tenemos una capacidad disponible y dónde podíamos implementar servicios de pasajeros de manera inmediata.

**Cámara de Diputados**

*Foro de diálogo estatal, Ferrocarriles para el transporte de pasajeros*

Jueves 4 de abril de 2024

Hoja 20

–Siguiente, por favor–. Como comentarios finales, lo que en general, como conclusión, la Secretaría tiene para este tipo de propuestas para implementación de servicios de pasajeros a través de ferrocarril, es que lo que se busca es que haya una interacción entre carga y pasajeros sin delimitar o sin afectar la eficiencia de los servicios. Precisamente para eso son los estudios, para determinar en dónde existe capacidad y podemos hacer una implementación inmediata.

En algunos casos en donde ya tengamos un problema de capacidad, tendríamos que pensar en un proyecto alternativo, como el caso del México-Toluca, que ya lo comentaron, que es un proyecto que corre de manera independiente a las vías actuales, pero de lo que se trata a fin de minimizar costos.

Como ustedes saben, esos proyectos son muy caros, la infraestructura ferroviaria es una inversión muy alta, lo que se está buscando por parte del gobierno federal y de la Secretaría es identificar aquellos proyectos que se puedan implementar de una forma en el corto plazo y con el menor costo posible, identificando dónde existe esa capacidad y se pueda llevar a cabo esta implementación de servicios de trenes de pasajeros, que como ya lo mencionamos, es un tren... en un tren pueden llevar una gran cantidad de pasajeros, minimizando tiempos, costos, como ya se indicó, al transportar gran cantidad de pasajeros y, por lo tanto, hay que identificar en dónde tenemos ese tipo de rutas.

Una que podemos señalar y que ya realmente se ha estudiado mucho es, por ejemplo, la México-Querétaro. Actualmente la ruta México-Querétaro por carretera es una autopista

**Cámara de Diputados**

*Foro de diálogo estatal, Ferrocarriles para el transporte de pasajeros*

Jueves 4 de abril de 2024

Hoja 21

que ya está saturada, que tiene muchos accidentes, donde circula una gran cantidad de camiones sobre todo de este tipo doble semirremolque, que cuando hay un accidente causan también pérdidas de vida.

Además, hay mucha saturación, congestionamiento, que eso reduce tiempos de traslado de las personas, aumenta contaminación y también la inseguridad. Lo que se trata de ese tipo de implementación de proyectos de pasajeros es utilizar la infraestructura existente para transportar esa cantidad de pasajeros por ferrocarril en lugar de carretera, descongestionando esas autopistas.

También recordar que estamos mencionando de una gran cantidad de kilómetros de vía que están disponibles, son 18 mil. De esos, debe haber una gran cantidad que se pueda implementar trenes de pasajeros y de ahí la importancia de que estos estudios se terminen lo más pronto posible y empezar a trabajar en los proyectos que se tengan que proponer para la siguiente administración. Muchas gracias.

**La maestra de ceremonias:** Muchas gracias, doctor, por su maravillosa ponencia, que sin duda enriquece nuestro conocimiento.

Ahora me permitiré leer la semblanza del maestro Rafael Zárate Flores. Es ingeniero civil por la Universidad Iberoamericana de León, Guanajuato. Maestro en planeación de infraestructura por la Universidad de Stuttgart, Alemania y doctorante en ingeniería ferroviaria por la Universidad Tecnológica de Berlín, Alemania.

**Cámara de Diputados**

*Foro de diálogo estatal, Ferrocarriles para el transporte de pasajeros*

Jueves 4 de abril de 2024

Hoja 22

Posee una amplia experiencia en el sector ferroviario y en la realización de estudios de transporte y movilidad de pasajeros, incluyendo trenes de vías de carga. Ha sido director de Estudios Ferroviarios en la Agencia Reguladora de Transporte Ferroviario. Actualmente se desempeña como gerente de estudios ferroviarios y de movilidad de Eco Urbana, además de realizar consultorías especializadas en proyectos ferroviarios de pasajeros y de movilidad urbana.

Su vasta trayectoria y conocimientos especializados lo posicionan como un experto destacado en el campo del transporte y de la movilidad, con un enfoque particular en el sector ferroviario. Le cedemos el uso de la voz.

**El ponente Rafael Zárate Flores:** Muy buenas tardes. Primero que nada, agradecer la invitación, diputada, diputado, miembros del Congreso, y creo que ya queda bastante claro que el servicio ferroviario es el modo de transporte más eficiente, el modo de transporte terrestre más eficiente tanto para carga como pasajeros.

Sin embargo, los servicios ferroviarios involucran, para lograr esta eficiencia se requiere un gran control preciso de los horarios de viaje, una infraestructura adecuada, una operación también adecuada, mantenimiento de la infraestructura, mantenimiento de material rodante, etcétera, etcétera. Sobre todo, incluso para incrementar a corto, mediano o largo plazo la velocidad e incluso también reduciendo la accidentabilidad para una mayor calidad de vía.

**Cámara de Diputados**

*Foro de diálogo estatal, Ferrocarriles para el transporte de pasajeros*

Jueves 4 de abril de 2024

Hoja 23

Sin embargo, en el tema de trenes de pasajeros cuando la oportunidad que yo tuve de ser el director de Estudios Ferroviarios aquí en la Agencia Reguladora, me di cuenta de que hay muchas normativas que pudiera beneficiar o nueva normativa o incluso crear más normas para lograr que este modo de transporte sea lo más eficiente para el país. Entonces, los servicios ferroviarios mixtos es una gran posibilidad que el país tiene.

Como lo mencionaba tanto el doctor Iker como el doctor César, tenemos una gran red ferroviaria que conecta prácticamente a casi todas las ciudades del país. Entonces necesitamos nosotros aprovechar esa infraestructura y ese derecho de vía no solo para el transporte de carga, sino para el transporte de pasajeros.

Entonces, un cambio constitucional o reforma pueden, es necesario, porque a través de la política pública existe interés y obligación del Estado y para promover el desarrollo de ferrocarriles de pasajeros.

Estamos hablando tanto la necesidad, la obligación de mejoras legales que establezcan reglas claras y responsabilidades tanto como para funcionarios como para los concesionarios o asignatarios para poder ofrecer un servicio de calidad en el ferrocarril.

Ya lo comentaba también el doctor, el reciente decreto que viene asignando varios corredores de transporte ferroviario necesitan de estas reglas, necesitan de normas ya concisas para poder lograr esta eficiencia que tanto necesita el país.

**Cámara de Diputados**

*Foro de diálogo estatal, Ferrocarriles para el transporte de pasajeros*

Jueves 4 de abril de 2024

Hoja 24

Solamente quería añadir esta cuestión, lo demás ya lo han mencionado el doctor Iker y el doctor César, sería fundamental desde mi perspectiva como de estudios ferroviarios tener este cambio constitucional que pudiera entonces obligar de cierta forma a mejoras legales que establezcan reglas claras y responsabilidades.

Esto sería, como ya lo comenté, fundamental para el desarrollo del sector con un enfoque orientado al bienestar social, lograr la calidad y eficiencia del servicio del transporte ferroviario y sin dejar obviamente a un lado la mitigación o el impacto ambiental y que se tomen en cuenta, muy importante, las mitigaciones que se tengan que realizar en cada uno de estos proyectos ferroviarios. Sería todo. Muchas gracias.

**La maestra de ceremonias:** Muchas gracias, maestro por su intervención. En este momento me permitiré leer la semblanza de nuestro cuarto ponente, que es el licenciado Rubén Pablo López Reyes, es arquitecto por la Universidad Autónoma de Nuevo León, además de una maestría en investigación y docencia por la Universidad Nacional Autónoma de México, ha sido coordinador de proyectos para el Instituto Nacional para la Comunidad Rural y Vivienda Popular. Jefe de proyectos de exploración de la zona minada aledaña a la residencia oficial de Los Pinos. Jefe de la unidad departamental de proyectos de ingeniería en la dirección general de Obras Públicas del antiguo Departamento del Distrito Federal.

Asimismo, fungió como jefe de oficina regional de la vía de Ferrocarriles Nacionales de México, región norte y posteriormente fue jefe del departamento de proyectos y asesor del gerente regional.



**Cámara de Diputados**

*Foro de diálogo estatal, Ferrocarriles para el transporte de pasajeros*

Jueves 4 de abril de 2024

Hoja 25

Posteriormente, se desempeñó como subdirector inmobiliario en el Fideicomiso Fondo Nacional de Fomento Ejidal y posteriormente como director de la Asociación Mexicana de Transporte. En 2005 fundó la empresa logística competitiva orientada principalmente al desarrollo de proyectos relacionados con la industria ferroviaria, tecnologías de la información y el diseño industrial, el cual tiene su sede en la ciudad de Querétaro de Arteaga. Le cedemos el uso de la voz.

**El ponente Rubén Pablo López Reyes:** Muchas gracias, buenas tardes diputada Laura Pantoja, diputado Reginaldo Sandoval, muchas gracias por su invitación, me siento muy honrado que me hayan invitado a participar en este evento para hablar a ustedes de lo poco que conozco del ferrocarril, para que sepan de lo que estamos hablando, soy bisnieto ferrocarrilero, mi abuelo, mi bisabuelo fue ferrocarrilero, mi abuelo fue ferrocarrilero y mi padre también fue ferrocarrilero y yo por accidente soy ferrocarrilero desde hace 35 años.

Siempre he considerado que el ferrocarril es el mecanismo a través del cual debemos de distribuir los beneficios del desarrollo si no es a través del ferrocarril no hay otra forma de hacerlo, y hablando del decreto que fue publicado que es de importancia, de interés del gobierno mexicano impulsar la incrementación del transporte ferroviario, yo me referiría a la última parte que dice la mejor alternativa de incrementar la movilidad de la población de las principales ciudades.

**Cámara de Diputados**

*Foro de diálogo estatal, Ferrocarriles para el transporte de pasajeros*

Jueves 4 de abril de 2024

Hoja 26

Sí considero que mejorar la vida y el bienestar de la población debe de ser el objetivo único de cualquier gobierno, no le veo yo que tenga o deba tener otro objetivo, no existe una política pública más importante que buscar la felicidad de la población y esto a mí me parece que es posible en la medida en la que podamos ser capaces de instruir adecuadamente los beneficios del desarrollo.

Creo que la movilidad urbana forma parte de este bienestar, principalmente como se menciona en el apartado mencionado la movilidad de las personas en las principales ciudades.

–La siguiente, por favor–. Veamos algo a nivel global para salirnos de nuestro entorno. Hay que considerar que en Estados Unidos hay 296 mil kilómetros de vías, en Canadá hay cerca de 40 mil.

Y aquí, sin entrar en muchas, aquí estamos comparando Europa con México, la escala es más o menos similar. Es también muy parecido tratar de ajustar los tamaños para que embone Europa, que puede caber casi completamente en México.

Y aquí me voy adentrar para analizar lo que sucede en China, que en siglo XXI, del año 2000 para acá, ya contaba en 2008 con 40 mil kilómetros de vías de trenes de alta velocidad y espera, para el 2030, tener 70 mil kilómetros de líneas de alta velocidad.

En cambio, en Europa apenas tienen 9 mil kilómetros de vía y esperan construir en los próximos, para el año 35, mil 600 kilómetros más.

**Cámara de Diputados**

*Foro de diálogo estatal, Ferrocarriles para el transporte de pasajeros*

Jueves 4 de abril de 2024

Hoja 27

Hay que considerar, porque estas vías de alta velocidad deben ser de dos vías, no pueden hacerse con una sola vía, en costos de Europa, de acuerdo con la Unión Europea, cuesta 25 millones de euros por kilómetro, sin tomar en consideración todos los túneles y puentes que hay para salvar la orografía accidentada que hay por todo el centro de Europa.

Y, luego resulta que, según estimaciones de la Unión Europea, que al final del tiempo esos trenes de alta velocidad, proyectados a 300 kilómetros por hora, solamente operan al 40 % de esa velocidad. La siguiente, por favor.

Aquí estoy mostrando la vía ferroviaria actual en Europa, comparada con la que hay en México. Si acercara la imagen que está del lado izquierdo, se va a observar que hay una serie de nombres en cada lugar. Esas son ciudades que están conectadas a través de la vía del ferrocarril. Si lo vemos en la parte de México, no pasan más de 40 nodos ferroviarios en México.

Hay que considerar que, en la parte de Europa, comparando con la de México, tienen 420 millones de habitantes, en nuestro país apenas estamos llegando a los 120 y un poquito más.

No tenemos una densidad de población como ellos y eso se ve comparando las dos imágenes de la red ferroviaria existente en México, con la red existente en Europa. Si pasamos a la siguiente, por favor.

## **Cámara de Diputados**

*Foro de diálogo estatal, Ferrocarriles para el transporte de pasajeros*

Jueves 4 de abril de 2024

Hoja 28

Aquí estamos comparando, usando Google earth, el mapa de México comparado con el mapa de Europa. Ahí podemos observar una línea roja, que horizontal en México es la distancia que hay entre Yucatán, entre Mérida y Mexicali, comparada con la imagen de abajo, que es la distancia que hay entre Lisboa y Moscú.

En los extremos de la línea inferior, del mapa inferior, hay unas marcas verdes, la parte roja es el equivalente a México. Ahí donde estamos vamos viendo que estamos todavía con mucho trabajo por delante.

Esta gráfica comparativa señala, en la parte superior, la línea Lisboa-Moscú, es de 3 mil 918 kilómetros, que es equivalente más o menos a los 3 mil 37 kilómetros que habría en la línea inferior de la gráfica superior, de 3 mil 37 kilómetros entre Chetumal y Mexicali.

En la Lisboa-Moscú hay que pasar por ocho países: Portugal, España, Francia, Bélgica, Alemania, Bielorrusia y Rusia. En México solamente pasamos por un país. La ventaja que yo veo es que aquí no necesitamos pasaporte para movernos y allá necesitan su pasaporte para moverse.

Es muy importante resaltar que hacemos mención al recorrido, pero si lo vemos gráficamente, en Google earth, si alguien tiene la necesidad de hacerlo, váyase a Lisboa, pídale que le marque las vías ferroviarias y vaya siguiendo un tren y vaya anotando a un

**Cámara de Diputados**

*Foro de diálogo estatal, Ferrocarriles para el transporte de pasajeros*

Jueves 4 de abril de 2024

Hoja 29

lado las ciudades donde cruzan y se van a dar cuenta que pasa por cientos de ciudades de más de 100 mil habitantes.

Si nosotros vamos de Chetumal a Mexicali por la vía del tren no vamos a pasar más de 30 ciudades importantes en el país. De ahí la importancia de ajustar nuestra visión de lo que queremos.

Yo ya he trabajado desarrollando trenes para gobiernos estatales, municipales y privados, como el de Aguascalientes... en San Juan del Río, Querétaro, el tren turístico de la huasteca hidalguense, inclusive, una propuesta para poner un tren eléctrico que cruce el túnel de Ogarrio, allá en Real de Catorce, porque el paso de automóvil está dañando el túnel. Entonces, lo mejor es meterle un trenecito que mueva las cosas.

Porque sí sabemos trabajar de esto y el problema principal que le vemos es la baja rentabilidad de esos trenes. Hasta donde yo conozco y créanme que he recorrido el mundo virtualmente, solamente hay dos trenes de pasajeros rentables en el mundo, el primero es el de Expreso de Oriente, que se los puedan poner para ir a Machu Picchu o se lo puedan poner ahí de San Francisco a Nueva York o se lo puedan poner para recorrer Europa o lo pueden llevar al transiberiano.

El otro es el tren Rosa de Cangilones, que fue Monte Rosa, todos los demás trenes requieren de subsidio y uno se preguntaría, ¿y por qué en Europa usan tantos trenes? Por una sencilla razón, ellos no tienen petróleo, no tienen gasolina. Ellos prefieren que la gente se mueva masivamente de un lado para otro en trenes, que hacerlo en automóviles

**Cámara de Diputados**

*Foro de diálogo estatal, Ferrocarriles para el transporte de pasajeros*

Jueves 4 de abril de 2024

Hoja 30

individuales. Además, a la carga ya en Europa, hay muchos ríos fluviales, navegables, donde se transporta, hay muchos puertos cercanos a la costa que rodea toda Europa, donde se mueve la carga, porque el medio de transporte más barato del mundo es por mar.

–La siguiente, por favor. Y aquí hay algo muy interesante que descubrí al estar preparando este documento. En Europa hay un llamado la Banana Azul Europea, es donde se da el mayor desarrollo económico, industrial de toda Europa que cruza de Italia, Alemania, Austria, Bélgica y llega hasta Inglaterra, y casualmente al buscar un mapa en México de desarrollo industrial, me encontré ahora que también tenemos nosotros nuestro, ahora sí que iba a decir, nuestro dominico, nuestro... dominico.

En México se da algo muy parecido, lo que es Jalisco, Michoacán, Guanajuato, Querétaro, San Luis Potosí, Coahuila y Nuevo León tienen algo de características similares, ¿cuál es la diferencia que yo vería? Eso fue sorprendente para mí, en la parte de la Banana Azul vemos cómo la población de Europa desde tiempos inmemoriales ha migrado de Rusia, de las Estepas Siberianas hasta Inglaterra y se han regresado como olas que se mueven de un lado para otro.

Nosotros, perdónenme, somos, tenemos todavía culturalmente un arraigo a nuestra tierra. Hace poco escuché a un compañero de Oaxaca que decía que regresa a su pueblo en Oaxaca a reconstruir la casa de sus padres que se cayó en un terremoto. Y alguien le preguntó: ¿y por qué regresas? Dijo él, yo regreso cada año, dos veces o tres veces al año, porque soy apegado a mi tierra. Y así somos nosotros.

**Cámara de Diputados**

*Foro de diálogo estatal, Ferrocarriles para el transporte de pasajeros*

Jueves 4 de abril de 2024

Hoja 31

Es bien difícil que le digamos algo, te vas a ir a trabajar desde Chihuahua o te vas a ir de Chihuahua a trabajar a Oaxaca, normalmente no lo hacemos.

En esa zona se concentra el mayor desarrollo industrial, pero además tenemos una estructura urbana diferente a la nuestra. Ellos tienen ciudades dedicadas a la administración, a la educación, al comercio, a la industria. Nosotros no tenemos eso aquí en México.

Desgraciadamente por algún error que hemos cometido no tenemos eso y entonces, resulta que nuestras ciudades, todas las ciudades son industriales, todas nuestras ciudades son industriales y eso evita que tengamos ciudades dormitorio o ciudades meramente administrativas donde podamos decir la gente aquí duerme y se traslada a la zona industrial a 100 kilómetros y hay que transportarla de manera cómoda, eficiente y rápida, para que llegue y sea más productivo.

Aquí parecería ser que lo que queremos es que la gente duerma mal, coma mal, se transporte mal y luego llegue a la fábrica y sea productivo, eso creo que es algo que debemos de cambiar, buscando, ¿qué? El bienestar y la felicidad de la población.

–Si pasamos a la siguiente, por favor. Esto es muy notable, aquí les presento a ustedes una imagen, porque hace tiempo tuve el interés de dedicarme a revisar las zonas industriales en los principales estados de la República y de hecho me aventé Tamaulipas, Coahuila, Nuevo León, San Luis Potosí, Aguascalientes, Jalisco, Guanajuato, Hidalgo,

**Cámara de Diputados**

*Foro de diálogo estatal, Ferrocarriles para el transporte de pasajeros*

Jueves 4 de abril de 2024

Hoja 32

Querétaro, estado de México, Tlaxcala, Puebla y Veracruz y revisé ciudad por ciudad buscando dónde estaban las zonas industriales, acudí a la AMPI, a los mapas industriales y los ubiqué en mapas de Google y me llevé una sorpresa, la única ciudad en este país donde las zonas industriales están concentradas en un solo lugar se llama San Luis Potosí, en todas las demás, nombre industrial la que usted quiera, díganme una ciudad de la República y se van a dar cuenta de que todos tienen ese problema. San Luis, ahí sí pudiéramos hacer trenes que permitan llevar a la gente de su lugar de residencia, de su dormitorio a su empresa muy fácilmente. En las demás es meramente imposible.

Ahí debo de resaltar que estoy seguro que el transporte ferroviario es menos contaminante que el transporte carretero. Para que se den una idea, el transporte de carga en México mueve el 75, 76 % de la carga, utilizando el 95 % de la energía del sector, y el ferrocarril maneja el 25 o 26 % de la carga, utilizando solamente el 5 % de la energía del sector. Solo eso bastaría para mí para hacer una revolución en el transporte de México, buscando la eficiencia, la velocidad, la seguridad, el ahorro energético y la disminución de la contaminación.

–La siguiente, por favor y ya la última–. La siguiente, esa ya me la brinco, porque se me acabó el tiempo–. Me parece, pues, que deberíamos de transitar hacia un incremento de la capacidad de movilización de la carga. Tomen ustedes en cuenta que se estima que un tren de pasajeros ocupa el espacio de ocho trenes de carga. El tren de pasajeros, ¿por qué es así? Porque el tren de pasajeros no se puede parar, porque la gente es sensible, transportamos seres humanos, la gente es sensible al tiempo. En cambio, los automóviles, el maíz, las autopartes, no sienten el tiempo.



**Cámara de Diputados**

*Foro de diálogo estatal, Ferrocarriles para el transporte de pasajeros*

Jueves 4 de abril de 2024

Hoja 33

Pensemos que el transporte no agrega valor agregado. El transporte agrega tiempo, costo y entre más eficiente sea, más rápido sea y más económico sea, estaremos avanzando hacia un estadio de desarrollo superior. Les agradezco y gracias por la bondad de su atención.

**La maestra de ceremonias:** Muchas gracias por su intervención. Si duda alguna nos enriquece el conocimiento.

En este momento, me permitiré leer la semblanza de nuestro último ponente, el maestro Jaime Saúl Gorostiola Martínez, ingeniero industrial y maestro en ciencias por el Instituto Politécnico Nacional. Cuenta con una amplia experiencia como servidor público especializado en regulación y revisión de compromisos y obligaciones de títulos de concesión y asignación ferroviarios. Se ha desempeñado como asesor en materia de regulación ferroviaria para la Dirección General de Transporte Ferroviario.

En el 2016 participó en la creación de la Agencia Reguladora de Transporte Ferroviario, así como en la actualización del reglamento del servicio ferroviario. Se desempeñó como director de Seguridad Ferroviaria en la Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario.

Actualmente se desempeña como coordinador del integrador técnico de proyectos y estudios ferroviarios en Sedena. Le cedemos el uso de la voz.

**Cámara de Diputados**

*Foro de diálogo estatal, Ferrocarriles para el transporte de pasajeros*

Jueves 4 de abril de 2024

Hoja 34

**El ponente Jaime Saúl Gorostiola Martínez:** Muy buenos días a todos. Muchas gracias, señores diputados, por haberme invitado y permitirme exponerles a ustedes la gran oportunidad que tenemos el día de hoy de poder reformar el artículo 28 de la Constitución.

Incluir los trenes de pasajeros como prioritarios es importante para poder desarrollar el sector, porque todos sabemos que existe una concesión. La pregunta es, ¿qué concesionamos? Concesionamos la explotación de las vías férreas. Se las otorgamos a unas empresas para que pudieran ellos explotar los servicios, tanto de carga como de pasajeros.

En los títulos de asignación, perdón, de concesión, porque tengo que especificar que en la ley y en el reglamento no existe como tal la figura de asignación, que es algo que es importante que se tiene que incluir, porque se está otorgando asignaciones tanto al Tren Interurbano México-Toluca como al Tren Maya. Tenemos que modernizar nuestra ley y nuestro reglamento para incluir la figura de la asignación.

Pero, ¿por qué es importante entender qué es una concesión? Porque ahí se están otorgando obligaciones y derechos a las empresas que tienen que cumplir con el Estado. Se lo otorgaron por 50 años la explotación de las vías férreas; sin embargo, existe también un término que no está regulado ni en ley ni en reglamento, que se llama exclusividad.

**Cámara de Diputados**

*Foro de diálogo estatal, Ferrocarriles para el transporte de pasajeros*

Jueves 4 de abril de 2024

Hoja 35

¿Qué es el término de exclusividad? El término que hoy en día utilizan las empresas para qué, para ser ellos quienes pueden explotar las vías férreas que les fueron otorgadas. Es decir, solamente ellos pueden explotar por 30 o 40 años esas vías, sin permitir que otra empresa pueda entrar a esas vías.

¿Por qué tengo que contextualizar esto? Porque si bien queremos desarrollar los trenes de pasajeros, tenemos que entender que un tren de pasajeros tiene una interoperabilidad, es decir, si yo quisiera que el Tren Maya fuera de la Península a la Ciudad de México, tendríamos que hacer una regulación exhaustiva, ¿en qué? En operación, en interoperabilidad. Tendríamos que ver que nuestra infraestructura que se está construyendo hoy en día en la Península sea compatible con la infraestructura que existe actualmente en los ferrocarriles que operan hoy en día la red ferroviaria.

Por lo tanto, el no modernizar ni incluir términos como los que acabo de comentar en la ley y en el reglamento, nos impide generar normatividad o no se ha generado la política pública que permita que podamos regular este sector de una manera más eficiente.

Hay que entender que un tren de pasajeros no es la misma operación que un tren de carga, lo escucharon ahorita de mis compañeros ponentes, pero hay que entender cuando decían que hay que ver la explotación de vía férrea.

Es correcto, nosotros podemos ver en diez kilómetros de vía férrea, en cada uno de esos diez kilómetros podemos ver trenes de carga. Estos trenes de carga van a transitar y

**Cámara de Diputados**

*Foro de diálogo estatal, Ferrocarriles para el transporte de pasajeros*

Jueves 4 de abril de 2024

Hoja 36

tiene una capacidad, la vía férrea. La pregunta es, ¿cuál es primero, el de carga o el de pasajeros?

Quiero aclarar que el título de asignación, para aquellos que tengan curiosidad lo pueden ver en el Diario Oficial de la Federación, está ahí escrito. En el título de asignación dice que es prioritario, en todo momento, los trenes de pasajeros, es decir las empresas concesionarias tienen que darle prioridad al paso de los trenes de pasajeros antes que darle prioridad a la carga. Eso ya viene desde hace 26 años, cualquiera lo puede checar en los títulos de concesión.

Entonces, es importante hacer esta política pública y actualizar este artículo porque nos va a permitir abrir una ventana de oportunidad para el desarrollo del sector ferroviario en pasajeros.

Quisiera también especificar, si bien los tres de pasajeros no se han desarrollado, no significa que haya sido por el poco interés público o poco interés sobre investigación para el desarrollo de estos trenes, significa que, si no mejoramos nuestra política pública y no generamos una regulación adecuada modernizando nuestra Ley Ferroviaria, modernizando nuestro Reglamento Ferroviario, vamos a seguir dejando en manos de privados y de particulares la explotación de la vía férrea.

Sabemos que nuestro señor presidente generó y propuso trenes de pasajeros, dio apertura a que empresas privadas, empresas concesionarias presentaran sus propuestas, ustedes lo vieron, hubo un mapa, ese mapa, todo aquél que quiera, por curiosidad, ver el mapa

**Cámara de Diputados**

*Foro de diálogo estatal, Ferrocarriles para el transporte de pasajeros*

Jueves 4 de abril de 2024

Hoja 37

ferroviario, va a encontrar tres colores: rojo, azul y verde. Rojo, el ferrocarril del noreste; azul, el ferrocarril del Pacífico y, verde, el ferrocarril del sureste, y ahí ustedes se van a dar cuenta que las propuestas que están presentando los ferrocarriles actualmente, son sus rutas. Son las vías que ellos tienen concesionadas.

Eso, ¿qué implica? Que si yo quisiera tomar un ferrocarril de Veracruz para que me llevara a la ciudad de Querétaro, pues tengo que hacer una conexión en la Ciudad de México y de la conexión de la Ciudad de México tendría que tomar otro ferrocarril que tendría que llevarme a la ciudad de Querétaro.

No sería una ruta completa. ¿Por qué no sería una ruta completa? Porque hay que entender que también, dentro de nuestra Ley Ferroviaria, existe un término muy interesante que se llama interconexión, servicios de interconexión.

¿Qué implica esto? La conectividad que debe haber entre dos ferrocarriles sobre las vías que tienen concesionadas. Eso quiere decir que los ferrocarriles actualmente pueden pactar entre ellos cómo se estarían prestando estos servicios y cómo serían estos costos del pago de una contraprestación por el uso de las vías férreas de otro ferrocarril.

Por qué tengo que exponer esto, porque si yo quisiera que el Tren Maya hoy en día circulara hasta la Ciudad de México tendría que pasar; uno, por el ferrocarril del Istmo; dos, por las vías de Ferrosur, que son las vías del sureste; tres, entrar a la terminal del Valle de México, que ya implicaría que tuviéramos conectividad con tres ferrocarriles.

**Cámara de Diputados**

*Foro de diálogo estatal, Ferrocarriles para el transporte de pasajeros*

Jueves 4 de abril de 2024

Hoja 38

No modernizar nuestro artículo 28 para incluir de manera prioritaria a los trenes de pasajeros implica no modernizar nuestra ley, no modernizar nuestro Reglamento y tendríamos problemas de interoperabilidad.

¿Qué es un problema de interoperabilidad? Que los trenes de pasajeros si bien utilizan un sistema de catenaria, también utilizan diésel y las vías de carga tendrían que ser compatibles con la rueda riel de nuestro ferrocarril de pasajeros.

Entonces, son muchos los estudios que bien han comentado mis compañeros, estoy de acuerdo con ellos, se tienen que hacer estudios técnicos, se tienen que hacer estudios económicos, pero lo más importante, se tiene que hacer un análisis legislativo adecuado y se tiene que reformar la ley, el reglamento y, sobre todo, nuestro artículo 28.

No reformarlo implicaría quedarnos como hace 26 años, con los mismos sistemas, con los mismos procedimientos y con las mismas lagunas jurídicas que han permitido que la explotación solo se esté dando por tres ferrocarriles y no por más operadores que quisieran estar utilizando.

Como se dan cuenta, yo estoy a favor de esta reforma, yo sí estoy de acuerdo. El tiempo que yo llevo trabajando me ha demostrado que si no se mejora la regulación no vamos a avanzar en materia de desarrollo ferroviario y vamos a seguir creyendo que el desarrollo se está dando, pero únicamente para aquellos que están explotando la vía y no para el beneficio de todos nosotros como mexicanos que quisiéramos tener un sistema ferroviario de pasajeros que nos permita, por ejemplo, yo que vengo de la ciudad de

**Cámara de Diputados**

*Foro de diálogo estatal, Ferrocarriles para el transporte de pasajeros*

Jueves 4 de abril de 2024

Hoja 39

México, venir aquí a la ciudad de Morelia sin tener que estar tomando un autobús o tomando un vuelo, sino simplemente tomar un tren de pasajeros que me pueda traer en un tiempo adecuado, con un costo adecuado y que no tenga la necesidad de estar sufriendo en tráfico, con accidentes y pudiera tener la seguridad. Muchas gracias a todos.

**La maestra de ceremonias:** Muchas gracias por su magnífica presentación. En este momento abrimos la primera ronda de preguntas y respuestas, empezando por la diputada Rosalinda Domínguez Flores, secretaria de la Comisión de Infraestructura de la Cámara de Diputados, a quien le pedimos muy amablemente que pase al pódium, y por favor cuando hagan sus preguntas, recuerden que cada intervención debe durar aproximadamente tres minutos, permitiendo así a los ponentes, hasta cinco minutos, para sus respuestas.

Asimismo, se les pide que cuando estén formulando las preguntas, se dirijan a la cámara del Canal del Congreso.

**La diputada Rosalinda Domínguez Flores:** (Habla en su lengua originaria) Agradezco al diputado Reginaldo Sandoval, por la organización y coordinación de este foro, a efectos de analizar la iniciativa del presidente, para impulsar el transporte férreo de pasajeros.

**Cámara de Diputados**

*Foro de diálogo estatal, Ferrocarriles para el transporte de pasajeros*

Jueves 4 de abril de 2024

Hoja 40

A los ponentes, a mis compañeras y compañeros, diputados locales, diputados federales, a los participantes, por compartir sus conocimientos y reflexiones respecto de la iniciativa.

A finales del siglo pasado Ferrocarriles Nacionales de México contó con las instalaciones y el recurso humano calificado en Matías Romero, Oaxaca. Considerado dentro de los cinco talleres itsemales principales que brindaron mantenimiento a locomotoras y equipo rodante en el sistema ferroviario nacional, siendo el de mayor importancia en el sur sureste de México.

Sin embargo, con la privatización de este medio de transporte, no solo en mi ciudad, sino en todas las comunidades que están cercanas a las vías se vieron seriamente afectadas.

El pequeño y mediano comercio encontraba sustento, casi desaparece, era un medio de transporte eficaz y eficiente, pero la decisión del gobierno de Ernesto Zedillo fue erróneo, el desarrollo se detuvo. A poco más de 25 años de la privatización, se han iniciado los trabajos de readecuación de las instalaciones y revive ante la población, tanto de Matías Romero, como de municipios vecinos de la zona del istmo de Tehuantepec en los estados de Oaxaca y Veracruz, incluso de otros estados ven con entusiasmo el surgimiento de esta planta laboral que llevará las oportunidades que representa.



**Cámara de Diputados**

*Foro de diálogo estatal, Ferrocarriles para el transporte de pasajeros*

Jueves 4 de abril de 2024

Hoja 41

Apenas en diciembre del año pasado, el tren de pasajeros volvió a rodar, el Tren Transítico le ha dado nuevos bríos al Istmo de Tehuantepec. Se prevé desarrollo, inversión, generación de empleo, desde la máxima tribuna del país. He manifestado mi respaldo a lo que hoy conocemos como el Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec.

En un inicio con el licenciado Rafael Marín Mollinedo, y hoy con el almirante Raymundo Morales Ángeles, estamos ante la oportunidad de ofertarle al sur sureste las opciones que se frenaron por las malas decisiones. Es el momento de crear una red ferroviaria que fortalecerá las comunidades de todo el país. Tenemos mucho que atender, solucionar, insisto, es el momento para crear una sólida y fuerte red ferroviaria. Hagamos las cosas con transparencia, que puedan ustedes hacer de nuestra parte como legisladores, para que nadie se baje del tren del desarrollo.

Esta es una iniciativa, es una oportunidad para impulsar una mayor conectividad y por ende, de fomentar el desarrollo de las comunidades. Ante la implementación de trenes de pasajeros, mi pregunta es, si las asociaciones ya han calculado cuál es el impacto en el costo de traslado de mercancías, considerando que la infraestructura pueda adecuarse. Es cuanto. Muchas gracias.

**La maestra de ceremonias:** Muchas gracias por su intervención. ¿Alguno de nuestros ponentes desea contestar la pregunta? Adelante.

**Cámara de Diputados**

*Foro de diálogo estatal, Ferrocarriles para el transporte de pasajeros*

Jueves 4 de abril de 2024

Hoja 42

**El ponente César Rivera Trujillo:** Sí. Muchas gracias. Sí, precisamente las manifestaciones que entregaron los concesionarios para la implementación de trenes de pasajeros solicitaron a la Secretaría realizar los estudios necesarios para precisamente priorizar qué tipo de proyectos y los costos de inversión requeridos para la implementación de los mismos, asimismo cuáles serían las rutas que primeramente se podrían desarrollar.

Como comentamos, hay un estudio importante que se llama de capacidad. Ese estudio lo que nos va a decir es qué tanta capacidad disponible existe en la vía para la implementación de trenes de pasajeros. En una vía que ya está saturada es muy complicado meter más trenes y eso complicaría un poco las cosas, dado que ellos dirían: necesito más inversión o una vía paralela, lo cual sería muy costoso.

Entonces, ahorita ellos manifestaron que van a desarrollar esos estudios dentro de seis a ocho meses. De hecho, el primer estudio que se va a tener es el de Kansas City, el de México-Querétaro, que fue previo al decreto. Ellos van a entregar su estudio el 31 de mayo y ahí van a especificar la propuesta que ellos van a entregar al gobierno federal y a la propia Secretaría de cuál sería la propuesta para el desarrollo de ese primer tren, pero, bueno, los costos se van a conocer una vez que se terminen esos estudios, que son estudios de demanda, estudios de inversión, de financiamiento, estudios de capacidad y técnicos.

**La diputada Rosalinda Domínguez Flores:** Gracias por su respuesta.

**Cámara de Diputados**

*Foro de diálogo estatal, Ferrocarriles para el transporte de pasajeros*

Jueves 4 de abril de 2024

Hoja 43

**La maestra de ceremonias:** En este momento procedemos a las preguntas. Ah, alguien más. Le cedemos el uso de la voz. Una disculpa.

**El ponente Iker de Luisa Plazas:** Brevemente. Diputada Rosalinda, ¿su pregunta era el costo para la carga o para pasajeros?

**La diputada Rosalinda Domínguez Flores:** Para los dos.

**El ponente Iker de Luisa Plazas:** ¿Para los dos? Bueno, yo puedo hablar el de la carga. Hasta antes del 2005, donde pegó el huracán Stan y devastó la costa de Chiapas, la operación ferroviaria de carga movilizaba 2 millones de toneladas en lo que hoy es Tren Maya y Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec.

Era una operación rentable, había movimiento de automóviles armados a Mérida, cerveza, acero, hidrocarburos, entre el corredor del Istmo, entre las dos refinerías de Minatitlán y Salina Cruz. Y tenemos conexión con Chiapas en Tecún Umán. El tren de México entraba un kilómetro aproximadamente dentro del territorio de Guatemala para hacer el trasvase básicamente de cemento y de acero.

Entonces, esa zona pues sí tuvo ferrocarril de carga, el huracán Stan devastó la infraestructura ferroviaria y pues tardamos 15 años en reconstruirla o más, ¿no?, del 2005 al 22, 23, 24, que inició ya la reconstrucción a través del ferrocarril del Istmo de Tehuantepec y del tren maya. Entonces, sí era rentable la carga en esa zona, esperemos que lo siga siendo.

**Cámara de Diputados**

*Foro de diálogo estatal, Ferrocarriles para el transporte de pasajeros*

Jueves 4 de abril de 2024

Hoja 44

**La maestra de ceremonias:** ¿Alguien más de nuestros ponentes desea intervenir? Si no es así, procedemos con la intervención de la diputada Marisela Garduño Garduño, integrante de la Comisión de Comunicaciones y Transportes de la Cámara de Diputados.

**La diputada Marisela Garduño Garduño:** Gracias. Buenas tardes. Es un gusto para mi estar aquí hoy en el honorable Congreso del Estado de Michoacán. Agradecer a todas nuestras autoridades federales, locales, municipales que hoy se encuentran aquí presentes.

Quiero agradecer la invitación a nuestro diputado Reginaldo Sandoval, presidente de la Comisión de Infraestructura, por la celebración de este tan importante foro, Ferrocarriles para el transporte de pasajeros.

Hoy debemos trabajar como legisladores para consolidar este modelo de desarrollo ferroviario, que poco a poco interconectará gran parte del país y así tener un nuevo diseño de trenes de pasajeros para los mexicanos. Por poner un ejemplo, potencias mundiales, como China y Alemania, que antes nos han mencionado nuestros ponentes panelistas, tienen modelos ferroviarios desplegados por sus naciones, que repercuten directamente en el crecimiento del producto interno bruto, con avances en sus actividades económicas y de generación de empleos, por eso y más hoy es necesario impulsar un sistema ferroviario moderno, eficiente, que impulse nuestro desarrollo como nación, que mejore la calidad de vida y el transporte de los mexicanos.

**Cámara de Diputados**

*Foro de diálogo estatal, Ferrocarriles para el transporte de pasajeros*

Jueves 4 de abril de 2024

Hoja 45

Es una forma económica y ecológica de viajar para las personas, pero también es darle salida a la carga vehicular y de carga que se encuentra en las carreteras, descongestionando los aeropuertos. Como legisladores, y desde el Partido del Trabajo, tengan por seguro que trabajaremos para este sueño en México. Y que sea una realidad para que las familias puedan estar más conectadas y para que el desarrollo de México salga adelante. Tenemos la obligación histórica para regresarle a nuestro México la soberanía ferroviaria.

Por otra parte, quiero agradecer mucho a los ponentes panelistas que, sin duda, hoy nos ilustran, nos dan las herramientas para enriquecer nuestro trabajo legislativo. Y que estos foros son de suma importancia, porque sé que habrá disensos, pero también consenso a favor del pueblo de México.

Y pues quiero dar inicio a mi pregunta. A raíz de la privatización de los ferrocarriles, los concesionarios recibieron títulos de concesión, bajo el argumento de reducir la carga presupuestal al Estado, evitando así erogaciones, sin que eso comprometiera la meta de mantener una operación eficiente y segura en el sector ferroviario. De igual manera, se dijo que se necesitaba del capital privado, dadas las limitaciones financieras que enfrentaba la empresa estatal.

A la luz de lo anterior, quisiera plantear las siguientes preguntas:

1. ¿Cómo se justificó en su momento la desaparición del servicio de transporte de pasajeros, que por décadas ofreció un servicio económico a la población mexicana?

**Cámara de Diputados**

*Foro de diálogo estatal, Ferrocarriles para el transporte de pasajeros*

Jueves 4 de abril de 2024

Hoja 46

2. ¿Por qué, a pesar de que se habló de la modernización y de los avances por parte de los concesionarios, el tamaño de la red no creció significativamente?

Y, por último, ¿qué beneficios o qué consecuencias negativas obtuvo el país con la privatización de los ferrocarriles? ¿Es posible que con la iniciativa propuesta por nuestro Ejecutivo federal pueda remediarse la situación originada a raíz de la privatización?

Es cuanto. Y gracias por sus amables respuestas.

**La maestra de ceremonias:** Muchas gracias por su intervención y por la formulación de sus preguntas. ¿Alguien de nuestros ponentes desea contestar dicha pregunta? Adelante.

**El ponente Jaime Saúl Gorostiola Martínez:** ¿Qué problemáticas hubo con la privatización de los ferrocarriles? Cuando a mí me han preguntado en qué ha beneficiado al país, pues les he comentado siempre que el ferrocarril... desaparecieron los de pasajeros. Definitivamente, cuando se entregaron las vías férreas las empresas se enfocaron en la parte de carga y dejaron que los trenes de pasajeros desaparecieran.

¿Qué es lo que pasó con la privatización? Como bien lo comenté, hay un término que se llama exclusividad. Y la exclusividad les otorgó a ellos facultades para poder explotar la vía férrea de zonas comerciales que ellos se adjudicaron por sí mismos como parte de su concesión. Es decir, si la empresa se encontraba dentro de las vías férreas de un concesionario, ese concesionario es el único que le puede prestar el servicio. No puede

**Cámara de Diputados**

*Foro de diálogo estatal, Ferrocarriles para el transporte de pasajeros*

Jueves 4 de abril de 2024

Hoja 47

haber otra empresa ferroviaria que pueda utilizar las vías férreas si no termina el término de su exclusividad, para que puedan permitir que otro operador ferroviario se suba a prestar el servicio a una empresa.

En eso ha perjudicado mucho al desarrollo en la competitividad del sector. Hablamos de tres empresas, que básicamente se convierten en dos, que son troncales, que son las únicas que pueden operar la zona noreste del país y la zona norte del país. Ahí es donde vemos la gran afectación que se dio durante la privatización de los ferrocarriles.

Si queremos hablar de la competitividad tenemos que hablar de la apertura de la prestación de los servicios. Tenemos que hablar que pueda subirse otra empresa ferroviaria. Nosotros escuchamos que en Europa sí, en Europa hay países, como en España, donde tienen en una ruta férrea tres operadores ferroviarios que prestan sobre la misma servicios de diferentes estilos. Ya sea de una larga distancia, una media distancia o de servicios económicos o de servicios de mayor calidad al costo de quien quiera pagar.

Aquí no lo tenemos. Aquí básicamente lo que tenemos es el uso y la explotación sólo del servicio de carga. ¿Pasajeros? Hay gente que me ha preguntado: Existen pasajeros, Saúl, tenemos ahí el Chepe. No. El Chepe, en el título del Ojinaga-Topolobampo está marcado como una obligación que tienen que prestarles el servicio a las comunidades aisladas, comunidades aisladas que están en la sierra, comunidades que con el paso del tiempo han disminuido su uso del ferrocarril. Por qué razón. Ahí tendríamos que hacernos la pregunta de qué fue lo que pasó. Porque en esa ruta tenemos un tren turístico y tenemos

**Cámara de Diputados**

*Foro de diálogo estatal, Ferrocarriles para el transporte de pasajeros*

Jueves 4 de abril de 2024

Hoja 48

un tren que el Estado le da un subsidio al concesionario para que pueda darle prestación de servicios a esas comunidades aisladas. Esas son las cosas a que nos ha llevado esta parte de la privatización.

No tener una reforma política al artículo 28 y mejorar nuestra ley y nuestro reglamento nos va a generar un Cholula-Puebla. Todos escuchamos el Cholula-Puebla. Yo vi el Cholula-Puebla cuando llegó la propuesta y desde un inicio yo sabía que ese proyecto iba a tener problemas porque iba a utilizar vías de un concesionario que iba a cobrar una contraprestación.

¿Qué es esa contraprestación? El uso y el derecho de utilizar las vías férreas que tiene concesionadas. ¿En qué perjudica eso al proyecto? Pues que tienen que entrar en una negociación para ver cuánto van a pagar por el uso de esas vías.

Entonces, ahí es donde muchos de los proyectos van a terminar ahorcados, si no se regula la interconexión y el derecho de paso en los servicios de los trenes que actualmente tienen las concesiones y las asignaciones.

**La maestra de ceremonias:** Muchas gracias. ¿Alguno de nuestros ponentes desea intervenir? Adelante.

**El ponente Iker de Luisa Plazas:** Gracias, diputada. La desaparición de trenes de pasajeros fue un fenómeno mundial. A final de cuentas fue en los setenta en Estados Unidos, ahí quebró ferrocarriles de allá, que era Conrail. Pero me voy un poquito más



**Cámara de Diputados**

*Foro de diálogo estatal, Ferrocarriles para el transporte de pasajeros*

Jueves 4 de abril de 2024

Hoja 49

atrás sin extenderme demasiado. En los cincuenta la red carretera igualó la extensión de la red ferroviaria. A partir de los cincuenta ya creció más la inversión pública en carreteras y ese beneficio increíble que tuvo esta extensión carretera de conectar pueblos, localidades alejadas con los centros más grandes, etcétera, también fue un fenómeno mundial. Entonces, la carretera desplazó al ferrocarril.

En los datos de México fue en los cincuenta donde la red carretera rebasa la red ferroviaria y ahí era del Estado. Fueron 25 o 30 años donde el Estado dejó de invertir en el ferrocarril.

En los sesenta, le doy la explicación rápida. Fue el Metro de la Ciudad de México. La población rural que mayoritariamente fue hasta los sesenta dejó de serlo y fuimos ya mayoritariamente urbanos en el país.

Entonces, las necesidades de movilidad fueron urbanas. El mismo Estado dejó de invertir en el ferrocarril de pasajeros para invertir en el ferrocarril de pasajeros metropolitano.

En el primer año de operación del Metro de la Ciudad de México, 1968-69 transportó en ese año más pasajeros que los que transportaba Ferrocarriles Nacionales de México en su servicio aquí en el Purépecha, en el tapatío, en el regiomontano, en el jarocho, en todos los distintos servicios.

**Cámara de Diputados**

*Foro de diálogo estatal, Ferrocarriles para el transporte de pasajeros*

Jueves 4 de abril de 2024

Hoja 50

Entonces, creo que hay que entender un poquito estas macrotendencias internacionales, sociológicas y cómo desplazó la carretera al ferrocarril. La carretera de carga y la carretera de pasajeros, auto, auto familiar, autobús en rutas cortas, en rutas largas y ahí fue un poco el declive del ferrocarril en todo el mundo.

En los setenta, ochenta y noventa empezó a haber en cada país distintos modelos, distintas formas de reinvertir y redirigir a los ferrocarriles en sus distintas modalidades: Metro, suburbanos, interurbanos, carga.

Hasta aquí el comentario y una gran disculpa. Voy a tomar el avión aquí al AIFA dentro de unos minutos. Me queda un poquito más, diputada, diputado, pero me voy a tener que ausentar de esta tan rica discusión y análisis.

**La maestra de ceremonias:** Muchas gracias por su intervención. Adelante.

**El ponente César Rivera Trujillo:** Efectivamente, uno de los efectos negativos que podemos identificar derivado del concesionamiento a finales de los noventa fue la desaparición de los trenes de pasajeros. Teníamos una gran cantidad de servicios llamados servicios estrella, de Ferronales, y precisamente las empresas que ganaron las concesiones vieron el negocio en la carga y no en pasajeros y el gobierno no dio la obligación de seguir prestando sus servicios y por eso desaparecieron. Creo que eso fue un efecto negativo.

**Cámara de Diputados**

*Foro de diálogo estatal, Ferrocarriles para el transporte de pasajeros*

Jueves 4 de abril de 2024

Hoja 51

Otro que hemos identificado es que hoy en día los 50 años de concesiones que dieron es un periodo demasiado largo, fue demasiado largo. Otra de las cosas que hemos encontrado es que se dio ese mismo periodo sin importar el tamaño de la red. Es decir, si tenemos una red mucho más grande que la que tiene Ferromex o la de Ferrosur que es mucho más pequeña, a los dos se les dieron 50 años, también a Kansas City.

No hubo un criterio identificado en términos de inversiones, una red mucho más grande requiere más inversión y, por lo tanto, mayores años para recuperación de la inversión.

Otra cosa que comentaba el diputado. Efectivamente, si hacemos un ejercicio de lo que pagaron por la concesión, ya todas las empresas recuperaron ese pago y precisamente por ese periodo tan grande.

La carga es un negocio bastante redituable. Precisamente en término de pasajeros a veces se asocia con una cuestión de que no es rentable, pero desde el punto de vista de la sociedad hay que verlo y no nada más desde el punto de vista financiero.

Como ya vimos, el ferrocarril trae otro tipo de beneficios, no solamente el económico, sino también la parte ambiental y de seguridad y otro tipo de beneficios que nos trae el ferrocarril.

Otra de las cuestiones también que se han identificado derivadas de la concesión fue precisamente que se formaron grandes monopolios. Primeramente, teníamos tres grandes empresas que después se formaron como Ferromex, Kansas City Southern de

**Cámara de Diputados**

*Foro de diálogo estatal, Ferrocarriles para el transporte de pasajeros*

Jueves 4 de abril de 2024

Hoja 52

México y Ferrosur. Sin embargo, por una cuestión ahí muy rara, que en algún momento los jueces le dieron el aval para que se fusionara Ferromex con Ferrosur, hoy en día tenemos nada más dos grandes actores, los cuales mueven el 99.3 % de toda la carga que se mueve en el país a nivel de toneladas-kilómetro, y entonces eso también ha derivado a lo que ya se mencionó de exclusividad, que tengamos grandes monopolios regionales en donde no tengamos competencia en el sector.

De hecho, la Cofece, como ustedes saben, en 2020 emitió una declaratoria de ausencia de competencia efectiva, la primera que hubo realmente ya declarada en 2020 y nosotros como agencia reguladora regulamos las tarifas, las cuales se redujeron en más del 50 %, precisamente porque los ferrocarriles muchas veces tienen usuarios cautivos que no tienen de otra y que les dan tarifas muy elevadas.

Y bueno, precisamente en este año la Cofece emitió un nuevo aviso donde está analizando todo el sector, porque ya vio que ahí hay una falta de competencia. Entonces, se vienen cosas interesantes.

**El ponente Pablo López Reyes:** Perdón, un comentario. Faltó que mencionaran cuando dijeron mi semblanza, yo fui el último gerente comercial de carga de Ferrocarriles Nacionales de México y al mismo tiempo fui el último gerente de administración del patrimonio inmobiliario de esa empresa, que llegó a tener el 5 % del territorio nacional como propiedad, para que se imaginen de lo que se trata.

**Cámara de Diputados**

*Foro de diálogo estatal, Ferrocarriles para el transporte de pasajeros*

Jueves 4 de abril de 2024

Hoja 53

Un comentario, generábamos por transporte de carga 50 millones de dólares anuales de aquel tiempo, y la empresa requería para cumplir con todos sus gastos administrativos, 50 millones de dólares más. Ese era el tamaño del presupuesto de aquella época. El gobierno tenía que meterle la mitad.

En la cuestión de pasajeros, se comentaba en aquella época que, si la gente llegaba con mil pesos para comprar su boleto, le recogíamos los mil y le entregábamos 2 mil. Le salía al 50 % de los costos nacionales de México.

¿Por qué pasa esto? Porque las personas son sensibles al tiempo. Yo no puedo tener a los pasajeros tres horas, cuatro horas, cinco horas en un ladero esperando a que se mueva porque se va a desesperar y me va a querer matar. La carga no pasa nada con ella, pero los pasajeros sí. Por eso el tren siempre de pasajeros tiene que correr siempre, siempre, siempre, no puede parar. Y eso sí afecta el movimiento de carga.

Un ferrocarril, su capacidad se mide por tres cosas. La primera es la capacidad de sus puentes. La segunda, el tamaño de los laderos de encuentro. Y la tercera es su capacidad de carga a descarga. Si tenemos un sistema muy grande y muy bonito y llegamos a la puerta y no lo podemos cargar o descargar, estamos muertos y eso es lo que nos está pasando.

Entre México y Querétaro, en la doble vía, había únicamente tres estaciones: Tula, San Juan del Río y Querétaro. ¿Por qué no funcionaron? Porque en Tula se iban allí todos los petroleros que sacaron de Azcapotzalco, pero alguien ahí se le ocurrió decir: no, mejor

**Cámara de Diputados**

*Foro de diálogo estatal, Ferrocarriles para el transporte de pasajeros*

Jueves 4 de abril de 2024

Hoja 54

les hacemos casa para que no tengan que mover su... para que no tengan que transportarse y entonces se muevan directamente de su casa a la refinería. Y ahí se acabó el tren de pasajeros. En San Juan del Río no había estación de pasajeros formal ni había un monto de gente suficiente para hacerlo rentable. Por eso pasó lo que pasó.

**El ciudadano Rafael Zárate Flores:** Gracias. Ya nada más para complementar la parte, sobre todo, ¿por qué no se ha extendido o mejorado la red nacional ferroviaria? Tengo entendido, si no me corrigen, los concesionarios también tienen la obligación de invertir o hacer inversiones, tienen un monto fijo para invertir cada año en infraestructura. Sin embargo, ahí hay un tema en cuanto combinan inversión con mantenimiento.

Entonces, obviamente, si se fuerza a que cumplan con la inversión, pues tendríamos una mejor red ferroviaria, más competitiva, mejorar, no sé, curvas, que, por ejemplo, las vías ferroviarias se construyeron en la mayor parte en el porfiriato con cierto tipo de trenes. Ahora con las tecnologías puede haber trenes mucho más rápidos y esto conduciría a un cambio modal que beneficiaría a todos, tanto en carga como en pasajeros.

Entonces, si el ferrocarril se hace mucho más ineficiente para hacer el traslado de mercancías y pasajeros, nunca vamos a lograr que tanto las compañías como los pasajeros hagan ese cambio modal y tengamos una red mucho más repartida en los modos de transporte. Es lo que quería comentar.

**El ponente Jaime Saúl Gorostiola Martínez:** Perdón que regrese, pero hay algo interesante que se tiene que comentar.

**Cámara de Diputados**

*Foro de diálogo estatal, Ferrocarriles para el transporte de pasajeros*

Jueves 4 de abril de 2024

Hoja 55

Primero, título de concesión tiene deficiencias, nunca se les otorgó a los concesionarios la obligación de construir vía férrea, y si lo hacen ellos saben que pasa al Estado. No lo van a hacer, no van a construir vías porque no se o van a dar al Estado, porque ellos no van a invertir en construir una vía nueva para que se lo entregue.

Ejemplo, ahí tenemos el libramiento de Celaya. El libramiento de Celaya se construyó, sí, lo construyeron los concesionarios, pero el Estado tuvo que darles más exclusividad en la explotación de toda su red ferroviaria. Ahí está el cambio de moneda que se hizo, no fue una inversión justa, fue una inversión en la cual ellos buscaron una exclusividad para seguir explotando las vías en toda su red.

Ahí es donde tenemos que mejorar el artículo, tenemos que reformar la ley, tenemos que reformar el reglamento. Ahorita que escuchaba, sí, hay inversiones, inversiones, pero en qué. No está regulada la inversión, en ningún lado de la ley o el reglamento establece cuánto es el monto mínimo de inversión que tendrían que estar haciendo los concesionarios para modernizar la infraestructura, que es la vía férrea.

Si bien las velocidades se rigen por la infraestructura, se rigen por el trazo de la vía, la geometría de la vía. Eso es lo que rige las velocidades y eso es lo que va a regir la capacidad. Entonces hay que entender que hay vacíos, tanto en los títulos de concesión como en los títulos de asignación como en el reglamento y en la ley.

**Cámara de Diputados**

*Foro de diálogo estatal, Ferrocarriles para el transporte de pasajeros*

Jueves 4 de abril de 2024

Hoja 56

Otro ejemplo que tienen como una obligación. Hablamos ahorita de ingresos por parte de los concesionarios, sí, y solamente el 1.25 de esos ingresos es lo que le van a dar al Estado por pago de derecho, el 1.25.

Los invito a que ustedes vean y soliciten a la Secretaría las inversiones que han realizado desde que se otorgaron las concesiones, y ustedes calculen por cada año el 1.25 o el 1 %, que es lo que pagaron nada más al Estado por esa explotación, y se van a dar cuenta, como lo comentó el doctor César, que efectivamente los concesionarios ya retornaron su inversión y están obteniendo ganancias y el Estado solo recibe esa cantidad.

**La maestra de ceremonias:** Gracias por sus intervenciones. ¿Alguien más desea el uso de la voz? Si no es así, le pedimos amablemente a la diputada Belinda Hurtado Marín pasar al pódium, presidenta de la Comisión de Educación del Congreso de Michoacán, a efecto de que formule sus preguntas y así, del mismo modo agradecemos la presencia del diputado Víctor Hugo Zurita Ortiz.

**La diputada Ana Belinda Hurtado Marín:** Buenas tardes. Saludo con mucho aprecio y respeto al diputado Reginaldo Sandoval. Felicito, lo felicito por este tan acertado foro. De igual forma, saludo a la presidente del Congreso del estado, Ivonne, y a todos los que nos acompañan en el presídium.

Saludo a los diputados locales, federales, a la secretaria Gladis y el ferrocarril, desde su nacimiento en el mundo en 1769, ha jugado un papel fundamental en el progreso socio-económico de las naciones, sin ser nuestro país la excepción. Inclusive, en 1937 el



**Cámara de Diputados**

*Foro de diálogo estatal, Ferrocarriles para el transporte de pasajeros*

Jueves 4 de abril de 2024

Hoja 57

presidente Lázaro Cárdenas consideró al ferrocarril como una industria estratégica, por lo que decretó la rectoría del Estado en la operación y la prestación del servicio público ferroviario, siendo parte esencial para el desarrollo del país la ruta del tren El Purépecha que recorría desde la Ciudad de México hasta Uruapan.

Actualmente, de la mano del presidente Andrés Manuel López Obrador ha dado un giro esa política de 180 grados en comparación con la política de los gobiernos neoliberales. En el pleno presenté un exhorto al gobierno de Michoacán para que establezca los canales de comunicación con la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones, la Agencia Reguladora de Transporte Ferroviario, para que cree la infraestructura necesaria para que impulsen la reactivación del tren de pasajeros, El Purépecha.

En Michoacán, ustedes saben, nosotros sabemos que es el estado más hermoso de México y contamos con una riqueza natural, gastronómica y cultural. Tenemos el puerto más importante no solamente de México, de América Latina, y es el puerto de Lázaro Cárdenas. Mi pregunta sería, ¿sí o no es posible el tren Purépecha de pasajeros en Michoacán?

Vale también la pena mencionar que hace aproximadamente un año recibí aquí en el Congreso del estado, le realicé un evento al presidente de Kansas City, y también nos invitó a hacer un recorrido en su tren de pasajeros y ahí le mencionó a nuestro gobernador Alfredo Ramírez Bedolla, la necesidad de crear, de impulsar el tren de pasajeros, aquí en Michoacán, desde hace más de un año. Por su atención, muchas gracias y esa sería mi pregunta.

**Cámara de Diputados**

*Foro de diálogo estatal, Ferrocarriles para el transporte de pasajeros*

Jueves 4 de abril de 2024

Hoja 58

**La maestra de ceremonias:** Muchas gracias. ¿Alguien de los ponentes desea responder dicha pregunta?

**El ponente Rubén Pablo López Reyes:** Gracias, técnicamente todo es posible. Técnicamente podemos hacer todos los trenes que se quieran, recuerden algo, acuérdense de algo, para que algo funcione tiene que haber cosas que llevar y cosas que traer. Yo no podría promover un tren, por ejemplo, que recorriera, no porque no haya bellezas naturales entre San Luis Potosí y Saltillo, ¿por qué?, porque vamos pasando por en medio del desierto, pero si usted me dice de Acámbaro y Lázaro Cárdenas está lleno de maravillas, vale la pena promoverlo. No es aplicable a todos lados.

Algo que me faltó comentarles hace rato para que se den un ejemplo, en 1994, 95, dejó de operar el tren de pasajeros en México y comparado con Europa, aquí llegamos a manejar cinco millones de pasajeros kilómetro, pero en Europa andan alrededor de los 100 billones de pasajeros, esa es una diferencia enorme que debemos de evaluar porque no todo mundo, y se los digo porque he viajado en tren toda mi vida, la gente se aburre a la primera hora.

He recorrido de Laredo a México y no he dormido un solo minuto pegado a la ventanilla, viendo todo lo que puedo observar porque veo las montañas, los ríos, los puentes, veo casitas y veo un montón de cosas y me paso todo el camino.

**Cámara de Diputados**

*Foro de diálogo estatal, Ferrocarriles para el transporte de pasajeros*

Jueves 4 de abril de 2024

Hoja 59

Tengo miles de fotos tomadas arriba de trenes de pasajeros, pero los demás se duermen porque no es, tiene que haber belleza natural. Si usted me dice San Luis Potosí-Tamasopo en la huasteca hidalguense, se la creo. Si usted me dice, México-Veracruz vía Xalapa, es una preciosura. Bajar por las vigas oriental, bajar a Xalapa y luego seguir hacia el mar es maravilloso, pero no en todos los casos se da y no todo mundo se anda moviendo por esos rumbos.

Todo mundo ahora quiere ir a Cancún, a Acapulco, a Los Cabos y poca gente quiere ir a visitar Xalapa o avenida oriental Puebla. Ustedes, fueran a oriental Puebla es una maravilla de lugar y está en medio de una laguna, cerca de una laguna parece desierto, pero es una maravilla de lugar.

Entonces hay que pensar y bien enfocar nuestros esfuerzos a lo que es viable, yo veo dos, trenes turísticos como el Tren Maya, son mil 500 kilómetros nuevos, ahí no había desarrollo, ahí estoy totalmente de acuerdo, ahí no había desarrollo, lo habíamos olvidado, pero en este lado trenes turísticos sí hay, y lo más importante los trenes de cercanías de las ciudades, por ejemplo, San Juan del Río, Querétaro que tiene una relación industrial muy cercana y sí hay movimiento de personas, no sucede lo mismo en la ciudad de Toluca, por ejemplo, no hay gente moviéndose entre Toluca y Atlacomulco.

Entonces, habría que ir enfocando y buscando los lugares donde podemos hacerlo para que nuestros esfuerzos sean efectivos, considerando lo que yo siempre he dicho, hay que buscar el beneficio de la población en su conjunto, no es a favor del sector industrial, no

**Cámara de Diputados**

*Foro de diálogo estatal, Ferrocarriles para el transporte de pasajeros*

Jueves 4 de abril de 2024

Hoja 60

es a favor del sector agrícola, no es a favor de los transportistas, no es a favor de los ferrocarriles, es a favor de nuestro país y si lo hacemos vamos a tener éxito. Gracias.

**La maestra de ceremonias:** Muchas gracias. ¿Alguien más de nuestros ponentes desea intervenir? Adelante.

**El ponente César Rivera Trujillo:** Sí, efectivamente el hacer un estudio, los llamados estudios de preinversión nos pueden definir qué tipo de servicio es el adecuado para el lugar y el trayecto. Es decir, si va a ser un tren turístico o un tren de cercanías, un tren interurbano, como el que estamos platicando México-Querétaro, ahí se requiere un tren de alta velocidad, con alta inversión, precisamente por la alta demanda que se tiene. Un tren turístico no requiere tanta inversión porque el equipo es muy diferente.

Entonces, es analizar ese tipo de situaciones. Por ejemplo, ahorita que regresé a Morelia, hace muchos años vine a dar un diplomado en la especialidad de vías terrestres en la San Nicolás de Hidalgo, y seguimos viendo y recordarán que los ferrocarriles y las ciudades se formaron y crecieron alrededor de las vías férreas.

Entonces, hoy en día tenemos muchas ciudades que son atravesadas por la infraestructura ferroviaria y que está causando muchos problemas viales. Muchas de las propuestas que se han hecho es precisamente la construcción de libramientos que desafortunadamente no se ha impulsado.

**Cámara de Diputados**

*Foro de diálogo estatal, Ferrocarriles para el transporte de pasajeros*

Jueves 4 de abril de 2024

Hoja 61

Creo que ese también es otro de los grandes proyectos que podemos impulsar, que nos puede ahorrar muchas horas de todos los ciudadanos que se mueren en las ciudades y que, por ejemplo, sobre esas vías inclusive se puede analizar la construcción o la implementación de un tren suburbano, por ejemplo.

Y que el libramiento que se construya sea para tren de carga, que no tenga necesidad de pasar por las ciudades, salvo en ciertas ocasiones importantes de las terminales, sobre las ciudades se puedan construir libramientos y sobre las vías existentes se analice la necesidad de implementar un servicio suburbano de pasajeros.

**La maestra de ceremonias:** ¿Alguien más que desee intervenir? Adelante.

**El ponente Rafael Zárate Flores:** Gracias. Sí, igual coincido con mis compañeros que los estudios son fundamentales, pero en proyectos ferroviarios es muy necesario que se cumpla con ciertas características, porque incluso hemos notado que, por ejemplo, presentar un análisis costo beneficio se quiere analizar muy similar aún proyecto carretero, tiene muchos más beneficios un proyecto ferroviario, que no se... para medir la rentabilidad de esos proyectos que son fundamentales.

Ya si es un servicio social se puede integrar también un estudio financiero, un estudio legal, qué se necesita, qué reformas se necesitan para que se pueda lograr ese servicio.

Entonces, me acuerdo que cuando estaba yo en la agencia se trataba de hacer una norma con relación a las especificaciones que deberían incluir estos estudios y cada uno de los

**Cámara de Diputados**

*Foro de diálogo estatal, Ferrocarriles para el transporte de pasajeros*

Jueves 4 de abril de 2024

Hoja 62

proyectos ferroviarios para que puedan ser rentables, incluso, para llegar a su implementación y no se quede a medias.

**La maestra de ceremonias:** Adelante.

**El ponente Jaime Saúl Gorostiola Martínez:** Artículo 6, fracción II, donde la agencia tiene que determinar las características técnicas, las especificaciones de las vías férreas. Es el primer requisito que deberíamos de tener conscientes y estamos hablando de un producto ferroviario.

Entonces, eso qué implica, hay dos tipos de servicios, los acabamos de escuchar. Si hablamos de un servicio turístico, estamos hablando de un tren como el Chepe, que es mediante un arrastre de una locomotora de diésel y que trae carros y que trae básicamente miradores para que podamos ver el paisaje.

Y si hablamos de un tren suburbano, en el cual lo que estamos buscando es la calidad de vida de los ciudadanos, estamos hablando de eficiencias en tiempos y recorridos. Estamos hablando de horarios específicos de salida y llegada de los trenes. Entonces, es prioritario que esas características se normalicen para un proyecto ferroviario.

¿Por qué Cholula, Puebla tuvo problemas? Porque en un inicio se presentó como un proyecto turístico y después, al ver que la rentabilidad y lo turístico no funcionaba, buscaron volverlo un tren de uso urbano, en donde hacían paradas específicas en donde había mayor demanda.

**Cámara de Diputados**

*Foro de diálogo estatal, Ferrocarriles para el transporte de pasajeros*

Jueves 4 de abril de 2024

Hoja 63

Esa es la problemática que se tiene si no se empieza a mejorar la regulación ferroviaria. De nada nos sirve promover un proyecto ferroviario, porque yo le preguntaría Kansas, okey, Kansas, ¿cuál es el servicio que le quieres prestar tú al estado de Michoacán? ¿Quieres hacer un tren turístico donde nada más va a correr una vez o dos veces al día o vas a hacer un tren de alta velocidad, de mediana velocidad en el cual vas a tener que invertir en vías férreas modernas, en el cual vas a tener que invertir en un sistema de... en el cual vas a tener que meter trenes modernos para que los michoacanos puedan ir a la ciudad de México en un tiempo considerable, en un recorrido, por decir, un tiempo de hora y media que pueda llegar a la Ciudad de México?

Eso es lo que se le tiene que impulsar y se tiene que promover en la política pública ferroviaria, que no solamente sean propuestas al aire diciendo, yo quiero participar y yo quiero mejorar, ¿por qué? Porque veo afectados mis intereses, porque en algún momento va a llegar alguien que sí quiera hacer las cosas bien y quiere subir un tren de pasajeros para que todos los ciudadanos podamos subirnos y llegar al tiempo.

Soy usuario del suburbano, soy usuario de los trenes, me gusta subirme porque sé que en 40 minutos tengo que llegar y si hay un retraso y está la agencia presente para sancionarlo, entonces, estamos fallando nosotros como Estado.

**La maestra de ceremonias:** Muchas gracias por sus intervenciones. En este momento se da por cerrada la mesa de preguntas y respuestas. Y, para concluir, cedemos el uso de

**Cámara de Diputados**

*Foro de diálogo estatal, Ferrocarriles para el transporte de pasajeros*

Jueves 4 de abril de 2024

Hoja 64

la voz al diputado Reginaldo Sandoval Flores, quien ha sido una pieza clave en la organización de este foro, que nos dirigirá unas palabras para la clausura.

**El presidente diputado Reginaldo Sandoval Flores:** Primero quiero, porque es un foro que tendrá toda esta información en las discusiones de las comisiones y luego en el pleno. Entonces, le consulto a este pleno si ustedes consideran que está suficientemente discutido o abrimos otra rondad e preguntas o respuestas. ¿Sí quieres otra ronda o nomás quieres preguntar? Ah, pues adelante, tenemos una pregunta aquí.

**La maestra de ceremonias:** Adelante, le cedemos el uso de la voz, diputada.

**El presidente diputado Reginaldo Sandoval Flores:** Te van a pasar el micrófono, porque todo está grabado y todo va a la Cámara y todo es una discusión formal.

**La diputada María Teresa Madrigal Alaniz:** Qué tal, cómo están. Buenas tardes a todas, a todos. Mi nombre María Teresa Madrigal, diputada federal por Pátzcuaro. Solamente preguntar, entonces, ¿se tendría que realizar un estudio para ver qué tipo de tren estaría en Michoacán? Y, ¿qué se requiere para ello?

**El presidente diputado Reginaldo Sandoval Flores:** Allá mira. Pásale el... Pasa.

**El ponente César Rivera Trujillo:** Sí, bueno, los pasos serían los siguientes. Efectivamente hay que hacer un estudio. Ya se comentó, es un estudio costo-beneficio. Si va a requerir de recursos fiscales, tenemos que obtener un registro por parte de la



**Cámara de Diputados**

*Foro de diálogo estatal, Ferrocarriles para el transporte de pasajeros*

Jueves 4 de abril de 2024

Hoja 65

Unidad de Inversiones de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, para poder asignarle recursos a un proyecto de infraestructura, en este caso si es un tren de pasajeros para el estado de Michoacán se tiene que hacer un análisis de su costo-beneficio, donde se valoren los costos de inversión, costos de mantenimiento, costos de operación, todos los beneficios que se pueden alcanzar a lo largo de básicamente se analizan 30 años y demostrar la rentabilidad del proyecto y tramitar ante la Unidad de Inversiones, es un sistema en donde nosotros inclusive lo podemos tramitar o la Dirección General de Desarrollo Ferroviario, para que se tramite ante la Secretaría de Hacienda y se le puedan dar recursos fiscales, en su caso.

De hecho, puede ser una combinación de recursos, recursos fiscales, federales, municipales, inclusive estatales o hasta privados, puede ser una combinación con estas llamadas, por ejemplo, asociaciones público-privadas. Pero si va a tener recursos fiscales, es necesario tramitar este registro ante la Unidad de Inversiones.

**El presidente diputado Reginaldo Sandoval Flores:** Muy bien. Y nosotros como Comisión de Infraestructura y de colegas, ahí ayudamos para que avancemos en la solicitud para que hagan el estudio. Y luego está también la compañera de la Comisión de Comunicaciones. Y esperemos que el gobernador también esté de acuerdo y ya le entramos, ¿no? Bueno, adelante.

**El ponente Jaime Saúl Gorostiola Martínez:** Bueno, ah, okey. Estoy de acuerdo con el doctor César, solo hay que precisar algo. Hay que entrar en negociaciones con el concesionario. Y antes de que hagan un estudio de preinversión y antes de que

**Cámara de Diputados**

*Foro de diálogo estatal, Ferrocarriles para el transporte de pasajeros*

Jueves 4 de abril de 2024

Hoja 66

determinen cuál tipo de tren es el que quieren, primero, tendrían que acercarse con la agencia y que la agencia empiece a negociar con el concesionario, cuál es el costo de la contraprestación que pagaría la empresa por el uso de las vías férreas que hoy tiene concesionadas.

No olvidemos que hay una exclusividad y esa exclusividad no está regulada ni en ley ni en reglamento, no existe y, sin embargo, se ha usado como cambio de moneda por parte de los concesionarios, para que puedan operar los trenes de pasajeros, Cholula, Pueblo Tronó, porque precisamente por cada tren que recorría en una distancia muy corta eran mil pesos por cada tren de ida más mil pesos por cada tren de regreso, hagan ustedes la cuenta de cuántas vueltas tenía que dar en un kilometraje tan corto. Se los dejo, nada más para que ustedes vean que no es solamente hacer los estudios de preinversión, sino que se tiene que entender que hay un pago de una contraprestación.

**El presidente diputado Reginaldo Sandoval Flores:** Hay que ver cuánto tiempo le queda a esa concesión, que fue por 50 años, ¿no?

**El ciudadano:** Cincuenta años tiene y si no me equivoco, su exclusividad ya se extendió a más de 30 años.

**El presidente diputado Reginaldo Sandoval Flores:** ¿Se extendió?

**El ciudadano:** Sí. Están extendidas tanto las de Ferromex como las de Kansas. Ferromex me parece que ya tiene 45 años de exclusividad.

**Cámara de Diputados**

*Foro de diálogo estatal, Ferrocarriles para el transporte de pasajeros*

Jueves 4 de abril de 2024

Hoja 67

**El presidente diputado Reginaldo Sandoval Flores:** Estamos contra la pared. Allá nuestro amigo quiere hacer otra pregunta.

**El ciudadano:** Muchas gracias. Bueno, de acuerdo a lo que acaba de exponer el señor. Efectivamente, una empresa de ferrocarril que ya tenemos aquí, que es casa de México, creo que sería muy importante haber invitado al presidente, que es el señor Oscar del Cueto. Esa es mi pregunta, que sería muy importante invitarlo. Muchas gracias.

**El presidente diputado Reginaldo Sandoval Flores:** A la compañera.

**El ciudadano:** Sí, gracias. Buenas tardes. Bueno, tenemos en cuenta que el estado está poniendo a través de instituciones la parte que le corresponde para consolidar este proyecto. Los inversionistas hacen lo propio a través de sus inversiones y la pregunta pues es, ¿qué papel juega la ciudadanía para la consolidación de este proyecto? ¿Ahí es con la ciudadanía a favor de este proyecto? Y si existe algún estudio de mercado para saber el impacto comercial.

**El ponente Jaime Saúl Gorostiola Martínez:** Bueno, mira, voy a responderlo de esta manera. Para que un tren de pasajeros sea rentable, tenemos que tomar en cuenta primero a la población, tenemos que ver qué tipo de servicio le quieres brindar, tenemos que hacer el estudio de origen-destino y la demanda de pasajeros que se requieren. En base a eso, nosotros podríamos determinar el servicio que se está buscando y la rentabilidad que se tendría.

**Cámara de Diputados**

*Foro de diálogo estatal, Ferrocarriles para el transporte de pasajeros*

Jueves 4 de abril de 2024

Hoja 68

Si la demanda de población es poca, por dar un ejemplo, de la ciudad de Michoacán a la Ciudad de México, a lo mejor un tren de alta velocidad no es rentable, pero a lo mejor un tren de mediana velocidad sí. A lo mejor no necesitas cinco corridas, pero a lo mejor con dos sí, todo eso depende también de la demanda de pasajeros que se tenga. Esa es la importancia de hacer los estudios de prefactibilidad que comenta el doctor César.

**El presidente diputado Reginaldo Sandoval Flores:** Bueno, parece que ahora sí, les consulto si ya no hay ronda de preguntas, ¿están de acuerdo? Como los diputados, hay que levantar la mano. Bueno, pues muchas gracias. Y antes de clausurar, quiero en este foro darles un reconocimiento a nuestros ponentes.

Aquí le entrego al doctor César Rivera Trujillo. Ahora al maestro Rafael Zárate Flores. Al maestro Rubén Pablo López Reyes. Y al maestro Jaime Saúl Gorostiola Martínez.

Bueno, pues muchas gracias. Le vamos a hacer llegar a nuestro ponente que se tuvo que retirar su reconocimiento también, no crean que no lo tenemos, sí lo tenemos, aunque se tuvo que ir.

Pues muchas gracias a todas y a todos y muy agradecido con nuestra presidenta de este Congreso, agradecidos con el Congreso de Michoacán, con todos los ponentes, las diputadas que están con nosotros, federales, compañeras y compañeros diputados locales. A todos los asistentes, les agradecemos mucho que hayan estado en este foro.

**Cámara de Diputados**

*Foro de diálogo estatal, Ferrocarriles para el transporte de pasajeros*

Jueves 4 de abril de 2024

Hoja 69

Les informo, hay una relatoría, que esa relatoría se presenta formalmente a las comisiones e inician sus discusiones, debate. Hemos aprendido mucho, todos los días se aprenden cosas y no hay duda que el día de hoy, con nuestros expertos, hemos aprendido sobre el tema de ferrocarriles, el tema de las concesiones, el tema de la iniciativa, todo lo que está en este momento en discusión en el país y en el caso del Congreso, que es la representación de todo el pueblo mexicano, también está esta discusión abierta. Les agradezco a todas y a todos, su participación, su asistencia.

Y siendo hoy 4 de abril y siendo las 13 con 28 minutos, a nombre del Poder Legislativo, de la Cámara de Diputados federal y aquí de nuestros amigos del Congreso del estado, declaramos formalmente clausurado este foro temático de ferrocarriles para el transporte de pasajeros. Muchísimas gracias y no tengan la menor duda que es para el bien de nuestra patria, de nuestra nación y de nuestro pueblo. Muchísimas gracias.

**La maestra de ceremonias:** Con esto damos por concluido el *Foro estatal de ferrocarriles para el transporte de pasajeros*. Agradecemos profundamente a todos nuestros ponentes, participantes y asistentes. Que tengan una excelente tarde.

---o0o---