

Con fecha 17 de octubre del presente año, la Cámara de Senadores del Honorable Congreso de la Unión, envió a esta Legislatura del Estado, Minuta con proyecto de decreto por la cual se reforma el párrafo cuarto y se adiciona un párrafo quinto, al artículo 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de Vías y Transporte Ferroviario, misma que fue turnada a la Comisión de Puntos Constitucionales integrada por los CC. Diputados Bernabé Aguilar Carrillo, Alejandro Mojica Narvaez, Otniel García Navarro, Ernesto Abel Alanís Herrera, Alberto Alejandro Mata Valadez y Martín Vivanco Lira; Presidente, Secretario y Vocales respectivamente, los cuales emitieron su dictamen favorable con base en los siguientes:

### ANTECEDENTES

1. Con fecha 8 de octubre de 2024, la Mesa Directiva de la Cámara de Diputados del Honorable Congreso de la Unión remitió al Senado de la República, oficio D.G.P.L.66-II-6-0012, que contiene la Minuta con Proyecto de Decreto, que reforma el párrafo cuarto y adiciona un párrafo quinto, recorriéndose los subsecuentes en su orden, al artículo 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de vías y transporte ferroviario.

2. Con fecha 16 de octubre de 2024, la Cámara de Senadores del Honorable Congreso de la Unión a través de la Senadora Verónica Nohemí Camino Farjat, envió oficio No. DGPL-1P1A-1416.9 que contiene la Minuta con Proyecto de Decreto, que reforma el párrafo cuarto y adiciona un párrafo quinto, recorriéndose los subsecuentes en su orden, al artículo 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de vías y transporte ferroviario.

3. El día 22 de octubre por instrucciones de la C. Diputada María del Rocío Rebollo Mendoza, Presidenta de la Mesa Directiva, en sesión ordinaria, se acordó turnar a la Comisión que dictamina, la Minuta enviada por la Cámara de Senadores del Honorable Congreso de la Unión, que contiene la Minuta con Proyecto de Decreto, que reforma el párrafo cuarto y adiciona un párrafo quinto, recorriéndose los subsecuentes en su orden, al artículo 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de vías y transporte ferroviario, a fin de dar cumplimiento a lo dispuesto por los artículos 72 inciso F y 135 Constitucionales.

### CONSIDERACIONES

**PRIMERA.** - La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en su artículo 72 inciso F dispone:

**Artículo 72.** Todo proyecto de ley o decreto, cuya resolución no sea exclusiva de alguna de las Cámaras, se discutirá sucesivamente en ambas, observándose la Ley del Congreso y sus reglamentos respectivos, sobre la forma, intervalos y modo de proceder en las discusiones y votaciones:

A. a E.-...

**F.** En la **interpretación**, reforma o derogación de las leyes o decretos, se observarán los mismos trámites establecidos para su formación.

De igual forma el artículo 135 del mismo ordenamiento legal dispone:

**Artículo 135.** La presente Constitución puede ser adicionada o reformada. Para que las adiciones o reformas lleguen a ser parte de la misma, se requiere que el Congreso de la Unión, por el voto de las dos terceras partes de los individuos presentes, acuerden las reformas o adiciones, y que éstas sean aprobadas por la mayoría de las legislaturas de los Estados y de la Ciudad de México.

El Congreso de la Unión o la Comisión Permanente en su caso, harán el cómputo de los votos de las Legislaturas y la declaración de haber sido aprobadas las adiciones o reformas.

De acuerdo con lo anteriormente transcrito, la Comisión que dictaminó advierte que esta Representación Soberana, en pleno ejercicio de las facultades que le confiere el ordenamiento constitucional señalado con anterioridad, es competente para conocer y pronunciarse respecto de la Minuta Proyecto de Decreto por la que se reforman el párrafo cuarto y adiciona un párrafo quinto, recorriéndose los subsecuentes en su orden, al artículo 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de vías y transporte ferroviario, enviada por la Cámara de Senadores del Honorable Congreso de la Unión.

**SEGUNDA.** - En ese tenor, al entrar al estudio y análisis de la Minuta antes citada, da cuenta que la misma tiene como propósito:

- Reformar el párrafo cuarto y adiciona un párrafo quinto, recorriéndose los subsecuentes en su orden, al artículo 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de vías y transporte ferroviario.

**TERCERA.** - Esta reforma contribuye a la generación de desarrollo y crecimiento económico, principalmente para las personas menos favorecidas, a través de la infraestructura ferroviaria, lo que brinda bienestar para la población, fortaleciendo la competitividad del país, y permite la mejora en la conectividad y movilidad de los bienes y servicios, al disminuir tiempos y costo.

**CUARTA.** - De igual forma promover el transporte de las personas, en este caso, por vía ferroviaria, permitirá facilitar la libertad de tránsito. El sistema férreo se considera relevante e importante para el desarrollo nacional, ya que México cuenta con una de las redes ferroviarias más grandes del mundo, factor que puede mitigar las perturbaciones ecológicas y los impactos en la salud de las personas que otros sistemas de transporte causan al usar altas concentraciones de dióxido de carbono.

**QUINTA.** - Así mismo, es fundamental para la nación por diversas razones, todas orientadas a impulsar el desarrollo nacional, la democratización del transporte y el bienestar de la población. Además, busca retomar el control estatal sobre las vías ferroviarias, específicamente para la prestación del servicio de pasajeros, algo que había sido descuidado desde la privatización del sector en los años 90.

**SEXTA.** - Además, que uno de los principales beneficios es su impacto positivo en la movilidad de las personas. Actualmente, solo el 0.9% de los desplazamientos nacionales de pasajeros se realizan a través de trenes, lo que refleja una subutilización de la infraestructura ferroviaria disponible.

**SÉPTIMA.** - También se pretende aprovechar los más de 27,000 km de vías férreas existentes para generar una alternativa sostenible, accesible y eficiente frente al uso de carreteras saturadas. Al descongestionar las vías terrestres, se mejoraría el tiempo de transporte, se reducirían los costos y se disminuiría el impacto ambiental, contribuyendo así al desarrollo sustentable.

**OCTAVA.** - Así mismo otorga al Estado la capacidad de otorgar concesiones y asignaciones para el transporte de pasajeros, garantizando que el servicio no solo sea accesible para todos, sino que esté diseñado con un enfoque en las necesidades de la población.

**NOVENA.** - Otro punto clave es que recupera el control del Estado sobre un sector estratégico que fue privatizado en el periodo neoliberal, revirtiendo décadas de desmantelamiento de infraestructura ferroviaria. La capacidad del Estado para administrar y coordinar el servicio de transporte ferroviario de pasajeros asegura que los intereses nacionales estén por encima de los intereses privados.

**DÉCIMA.** - La sustentabilidad ambiental también es un eje central de la misma. El uso del tren como medio de transporte tiene un impacto ambiental significativamente menor que los automóviles o aviones. Al fomentar el uso del transporte ferroviario, se contribuye a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, un aspecto crítico en el contexto de la crisis climática global. Esto va de la mano con los compromisos internacionales de México en el marco de la Agenda 2030 y los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS). En términos económicos, la reforma abre la puerta para que se desarrolle nueva infraestructura ferroviaria en el país, lo que creará empleos y estimulará el crecimiento en diversas regiones. En particular, las zonas más rezagadas, como el sureste, se verían beneficiadas con proyectos que integren a estas comunidades en la economía nacional, conectándolas con centros industriales y comerciales de mayor relevancia.

**DÉCIMA PRIMERA.** - Finalmente, la reforma es un acto de justicia social, ya que amplía el acceso al transporte a quienes históricamente han quedado marginados por la falta de conectividad ferroviaria. Al ofrecer transporte accesible y de calidad, el Estado cumple con su deber de garantizar el derecho a la movilidad, un componente esencial para el desarrollo integral de todas las regiones del país.

**DÉCIMA SEGUNDA.** - Por último, es importante señalar que el sistema ferroviario es un medio de transporte seguro, eficaz, sustentable, sostenible y competitivo, que beneficiará a la población por ser accesible para conectar a zonas de difícil acceso, sin poner en segundo plano al transporte de mercancías, lo que puede fortalecer la movilidad en regiones con pocas alternativas de transporte, sin perder de vista la necesidad de que el transporte ferroviario esté garantizado dentro del marco legal, dotado de calidad, eficiencia y seguridad.

**DÉCIMA TERCERA.** - No pasa por alto para la dictaminadora que a lo largo de la historia y hasta la primera mitad del siglo XIX, el transporte de personas y bienes se realizó con el empleo de animales, vehículos jalados por ellos, y a través de las mismas personas.

La locomotora de vapor y las primeras vías férreas, en el contexto de la primera revolución industrial, significaron un hito en el transporte, así como para la vida social, económica y política de la humanidad. Como era de esperarse, el desarrollo de la industria ferroviaria en el mundo cobra impulso a partir de entonces y pasa por diversas etapas que, convencionalmente y para los efectos de este dictamen, se pueden considerar como de difusión, impulso, auge y decaimiento, para llegar hoy a un replanteamiento.

América Latina y México en lo particular formaron y forman parte de ese periplo ferroviario. Si bien Cuba fue la primera nación Latinoamericana en tender líneas férreas en su territorio, en la última mitad del siglo XIX, México, Argentina y Brasil se posicionaron como los países con un mayor tendido férreo, en números absolutos.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Es por eso, como se dice en la iniciativa que el 20 de noviembre de 2023 se publicó en el Diario Oficial de la Federación el Decreto por el que se declara área prioritaria para el desarrollo nacional, la prestación del servicio público de transporte ferroviario de pasajeros en el Sistema Ferroviario Mexicano", a través del cual se establecen las primeras siete líneas que se concesionarán en el país: México-Veracruz-Coatzacoalcos; Interurbano AIFA-Pachuca; México-Querétaro-León



Aguascalientes; Manzanillo-Colima-Guadalajara-Irapuato; México-San Luis Potosí-Monterrey-Nuevo Laredo; México-Querétaro-Guadalajara-Tepic-Mazatlán-Nogales; y Aguascalientes-Chihuahua-Ciudad Juárez.

En tales circunstancias, la Comisión que dictaminó hace suyas las consideraciones y fundamentos que motivan la interpretación propuesta en la Minuta en estudio, ante lo cual, se permite proponer al Honorable Pleno, que el voto que tendrá que emitir este Poder Legislativo, sea afirmativo, conforme a la misma,

Con base en los anteriores Considerandos, esta H. LXX Legislatura del Estado, expide el siguiente:

#### **DECRETO No. 044**

**LA SEPTUAGÉSIMA LEGISLATURA DEL HONORABLE CONGRESO DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE DURANGO, CON FUNDAMENTO EN EL ARTÍCULO 135 DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, Y EN EJERCICIO DE LAS FACULTADES QUE LE CONFIERE EL ARTÍCULO 82 DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA LOCAL, A NOMBRE DEL PUEBLO, DECRETA:**

**ARTÍCULO ÚNICO.** - Se reforma el párrafo cuarto y se adiciona un párrafo quinto, recorriéndose los subsecuentes en su orden, al artículo 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, para quedar como sigue:

**Artículo 28. ...**

...

...

No constituirán monopolios las funciones que el Estado ejerza de manera exclusiva en las siguientes áreas estratégicas: correos, telégrafos y radiotelegrafía; minerales radiactivos y generación de energía nuclear; la planeación y el control del sistema eléctrico nacional, así como el servicio público de transmisión y distribución de energía eléctrica, y la exploración y extracción del petróleo y de los demás hidrocarburos, en los términos de los párrafos sexto y séptimo del artículo 27 de esta Constitución, respectivamente; así como las actividades que expresamente señalen las leyes que expida el Congreso de la Unión. La comunicación vía satélite y los ferrocarriles, **tanto para transporte de pasajeros como de carga**, son áreas prioritarias para el desarrollo nacional en los términos del artículo 25 de esta Constitución; el Estado al ejercer en ellas su rectoría, protegerá la seguridad y la soberanía de la Nación, y al otorgar **asignaciones**, concesiones o permisos mantendrá o establecerá el dominio de las respectivas vías de comunicación de acuerdo con las leyes de la materia.



LEGISLATURA 2024-2027

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

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...



LEGISLATURA 2024-2027

...

...

...

...

...

...

...

## TRANSITORIOS

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

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

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

## TRANSITORIO

**ÚNICO.** - Publíquese el presente Decreto en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Durango.

El Ciudadano Gobernador del Estado sancionará, promulgará y dispondrá se publique, circule y observe.





LEGISLATURA 2024-2027

Dado en el Salón de Sesiones del Honorable Congreso del Estado, en Victoria de Durango, Dgo., a los (23) veintitrés días del mes de octubre del año (2024) dos mil veinticuatro.

DIP. MARÍA DEL ROCIO REBOLLO MENDOZA  
PRESIDENTA.

DIP. OCTAVIO ULISES ADAME DE LA FUENTE  
SECRETARIO.

OLGUÍN

DIP. VERÓNICA GONZÁLEZ  
SECRETARIA.