



PRESUPUESTO DE EGRESOS 2025

Los trenes de pasajeros y de carga concentrarán 60% de la inversión

Solicitan 131.8 mil mdp para el Tren Maya, el México-Toluca y el Buena Vista-AIFA

El monto se ubica 12% por debajo de los 150 mil mdp estimados originalmente

ALDO MUNGUÍA

amunguia@elfinanciero.com.mx

Los proyectos más importantes de construcción del gobierno de Claudia Sheinbaum, los ferrocarriles de pasajeros y de carga que conectarán la Ciudad de México con Nogales, Nuevo Laredo, así como Querétaro y el Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles (AIFA) Toluca y Buenavista y el Maya concentrarán 59.2 por ciento de los recursos presupuestales en infraestructura durante el 2025.

De acuerdo con un análisis del Proyecto de Presupuesto de Egresos de la Federación (PPEF) 2025, elaborado por EL FINANCIERO, el gobierno ha solicitado 131 mil 833 millones de pesos para la consolidación de proyectos como el Tren Maya, en manos del ejército, además de la conclusión de los trenes México-Toluca y Buenavista-AIFA, así como el desarrollo de más de 4 mil kilómetros de vías para volver a colocar al tren como un medio de transporte masivo en el país.

“La planificación y ejecución de proyectos en los subsectores ferroviario y de transporte multimodal constituyen estrategias de política detonantes para impulsar el desarrollo regional del país, estas modalidades de transporte se orientan a mejorar la calidad de vida de las personas al vincular centros poblacionales y reducir los tiempos de traslado”, remarca la Secretaría de Hacienda en la exposición de motivos del Proyecto de Presupuesto del año siguiente.

Los nuevos proyectos son los que más recursos presupuestales demandarán, en caso de ser aprobado el PPEF por el Congreso. Para los nuevos trenes de pasajeros, que tendrán sus propias vías, el gobierno de Sheinbaum solicitó 90 mil millones de pesos, alrededor de 68 por ciento del presupuesto ferroviario, mientras que cerca del 30 por ciento, alrededor de 40 mil millones de pesos serán para consolidar el Tren Maya.

Para el tren México-Querétaro se estima que haya tres estaciones: Buenavista, San Juan del Río y Querétaro centro.

Los trenes que se prevé comiencen a operar hacia 2029 tendrán una velocidad máxima de 160 kilómetros por hora y una capacidad de 450 pasajeros. El tiempo de recorrido ha sido estimado en una hora con cuarenta minutos.

Este tren tendrá un par de ramas: el primero hacia Nuevo Laredo y el otro hacia Guadalajara, que se conectará con un tramo férreo planeado para llegar hasta Nogales, Sonora.

Estos proyectos anunciados por Sheinbaum se suman al tren Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles (AIFA)-Pachuca, el cual ya inició su fase de estudios, y al Buenavista-AIFA, que todavía no ha sido concluido.

Aunque el gobierno estimaba un presupuesto para el año siguiente de 150 mil millones de pesos para desarrollo de estos nuevos trenes, esta cifra quedó 12 por ciento alejada de lo estimado en 131 mil 833 millones de pesos.

68%

DEL PRESUPUESTO

Ferrovionario para el 2025 lo concentrarían los nuevos trenes.



TOLUCA Y AIFA, LOS TRENES EN CIERNES

La conclusión del Tren México-Toluca, es decir, su conexión con del viaducto hasta la estación Observatorio, requerirá al menos mil 556 millones de pesos del erario, esto según la exposición de motivos del Proyecto de Presupuesto de Egresos de la Federación (PPEF) del siguiente año presentado por el gobierno este viernes.

El documento presentado ante la Cámara de Diputados para su discusión, estima que el tren 'El Insurgente' iniciará las pruebas preoperativas hacia y desde la estación Observatorio en el primer semestre del 2025.

Los recursos solicitados por el gobierno servirán para construir un kilómetro y medio más, con lo que se lograría concluir el proyecto ferroviario que ha entrado en funcionamiento sin estar concluido, pero que opera actualmente entre Santa Fe y Zinacantepec.

Las metas trazadas por el gobierno para el primer semestre del año siguiente contemplan la conclusión de la arquitectura y equipamiento de la estación Observatorio, el término del Viaducto Atirantado, el

Viaducto de Dovelas Prefabricadas, en particular en los frentes 23 y 24 para lograr llegar a la estación Observatorio, y el Viaducto Especial Santa Fe.

Otras metas contempladas por el gobierno incluyen el fin de la instalación de vía, catenaria y diversos sistemas electromecánicos hasta la estación Observatorio, así como la conclusión de la urbanización de la estación Vasco de Quiroga, así como la obra electromecánica.

Con los recursos presupuestados para el año siguiente, Hacienda estima que las transferencias federales para la construcción del Tren Interurbano rebasen los 96 mil 911 millones de pesos.

En tanto, para la conclusión de la línea 1 del Tren Suburbano Leche-ría-AIFA, el gobierno ha solicitado 277 millones de pesos para continuar con la construcción de dicho medio de transporte.

Se estimaba que dicho tren comenzaría a operar a finales de este año, pero algunos retrasos en la liberación del derecho de vía han propiciado un mayor tiempo de construcción.

30%

DEL PRESUPUESTO DE
Egresos del 2025 se destinaría al
Tren Maya, con 40 mil mdp.