



De la Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario a la Agencia de Trenes y Transporte Público Integrado: reorganización y recursos para el sector ferroviario

Presentación

El 29 de abril del presente año, la H. Cámara de Diputados aprobó la iniciativa¹ con proyecto de Decreto por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones de la **Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario** y otras disposiciones², y remitida al Senado para sus efectos constitucionales, en donde se aprobó el pasado 26 de junio.

Uno de los principales cambios normativos fue la transformación del órgano desconcentrado **Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario (ARTF)** sectorizado a la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT), la cual, conllevó a la creación de la nueva **Agencia de Trenes y Transporte Público Integrado (ATTRAPI)**; que tendrá carácter de organismo descentralizado con personalidad jurídica, patrimonio propio, autonomía técnica y de gestión sectorizado a la SICT.

Esta transformación institucional se alineó con la estrategia nacional orientada a reactivar y modernizar el transporte ferroviario como eje estructural del desarrollo logístico y territorial del país.

¹ Enviada por el Ejecutivo Federal.

² La iniciativa incluye leyes Reglamentaria del Servicio Ferroviario, Orgánica de la Administración Pública Federal, de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, de Vías Generales de Comunicación, y General de Bienes Nacionales.

Cabe señalar que, en los últimos años, México ha promovido proyectos tales como: el Tren Maya, el Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec, el Tren Interurbano México-Toluca, el Tren Suburbano Lechería-Jaltocan-Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles (AIFA) y, recientemente, nuevas iniciativas para conectar centros urbanos, industriales y portuarios mediante infraestructura ferroviaria de carga y pasajeros como el Tren AIFA-Pachuca. En este contexto, la creación de la ATTRAPI busca consolidar este proceso mediante una gestión institucional más especializada, con capacidades técnicas fortalecidas para planear, regular y coordinar el sistema ferroviario en su conjunto.

De igual manera, la iniciativa otorga a la SICT una nueva facultad que consiste en administrar el uso de las vías ferroviarias con el propósito de garantizar la prestación del servicio de transporte ferroviario tanto de pasajeros como de carga³.

Esta nueva atribución conferida a la SICT de administrar el uso de las vías férreas fortalece la gobernanza del sistema ferroviario mediante una mayor centralización institucional. Si bien, esta medida puede facilitar la planificación estratégica y la coordinación del servicio público, también muestra retos importantes en términos de capacidad técnica, neutralidad operativa y mecanismos de rendición de cuentas, ante un sistema con múltiples actores públicos y privados.

Por lo tanto, con el fin de contribuir a las tareas legislativas, este Centro de Estudios elaboró la presente nota en la que se revisan los recursos asignados a la ARTF en el periodo 2016 - 2025, las implicaciones presupuestales y

³ A partir del artículo 6, fracción III de la iniciativa en cuestión.

estructurales, así como los efectos de la iniciativa y las erogaciones en 2025 para sus principales proyectos de inversión vigentes.

Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario / Agencia de Trenes y Transporte Público Integrado

La ARTF se creó el 18 de agosto de 2016 mediante el decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación (DOF)⁴. Al interior de la estructura programática del Presupuesto de Egresos de la Federación (PEF) es una Unidad Responsable (UR) sectorizada al Ramo 09 "Infraestructura Comunicaciones y Transportes (ICyT)", que se integraba por dos Programas Presupuestarios (Pp): G002 "Supervisión, inspección y verificación del transporte terrestre, marítimo y aéreo" y M001 "Actividades de apoyo administrativo".

Puesto que, el presupuesto para el ejercicio fiscal de 2016 fue aprobado meses antes de la creación de la ARTF, esta UR no tenía recursos asignados para ese año, no obstante, la SHCP autorizó 0.9 millones de pesos (mdp) -a precios de 2025; a partir de estas líneas todos los precios estarán bajo dicho año base-, para los meses restantes del año, luego de su creación; para 2017, la Cámara de Diputados aprobó una suma de 158.1 mdp, es de mencionar que, el menor presupuesto se observó en 2020 cuando fue de 37.4 mdp y para 2025 tiene un monto de 48.3 mdp.

Recientemente, el 28 de enero de este año (2025) se publicó en el DOF, el Acuerdo⁵ por el que se establece que *los recursos humanos, financieros y*

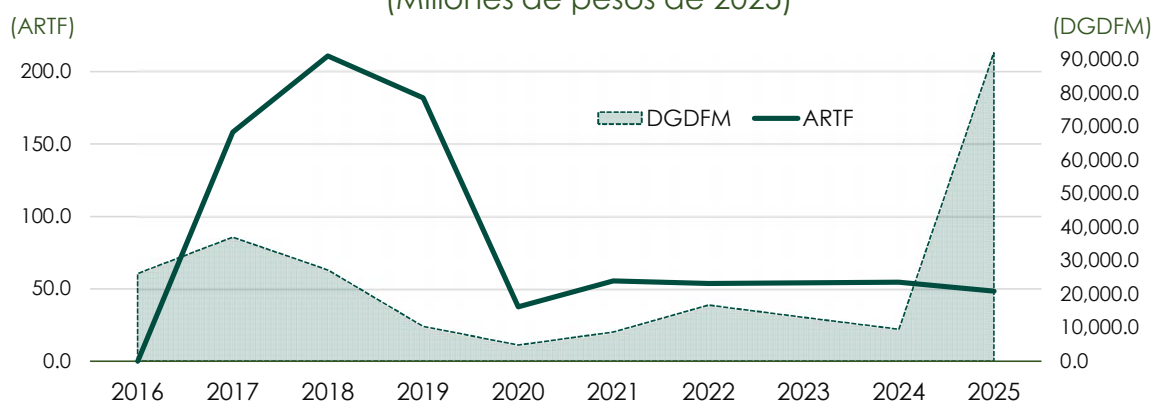
⁴ DOF: 18/08/2016, DECRETO por el que se crea la Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario, como un órgano desconcentrado de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Disponible en: https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5448476&fecha=18/08/2016#gsc.tab=0

⁵ DOF: 28/01/2025, ACUERDO por el que se delegan facultades en la persona titular del órgano desconcentrado de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes denominado

materiales con los que actualmente cuenta la Dirección General de Desarrollo Ferroviario y Multimodal (DGDFM) pasarían a formar parte de la ARTF.

Esta reestructuración institucional representó un incremento presupuestal significativo para la ARTF, toda vez que, en el PEF 2025 se habían aprobado 92 mil 28.2 mdp para la operación de dicha Dirección que durante el ejercicio pasan a formar parte de la Agencia. Como resultado de esta transferencia de recursos humanos y financieros, al cierre del primer trimestre del año, la Agencia reportó un gasto de 16 mil 388.2 mdp.

Gráfica 1
Presupuesto ARTF y DGDFM, PEF 2016-2025
(Millones de pesos de 2025)



FUENTE: elaborado por CEFP, Ifigenia Martínez y Hernández con datos de SHCP, PEF 2016-2025

Dicho reordenamiento presupuestal incrementó considerablemente la capacidad financiera de la ARTF, además de que redefinió su papel dentro del sector, al integrarse funciones previamente separadas, lo que implica desafíos administrativos y técnicos, especialmente en materia de gestión del gasto, delimitación de competencias y fortalecimiento de mecanismos de

control y evaluación, pues se incorporaron a la estructura programática los Pp R023 “Provisiones para el desarrollo de trenes de pasajeros y de carga”, K040 “Proyectos Ferroviarios para Transporte de Carga y Pasajeros”, K041 “Proyectos de Transporte Masivo de Pasajeros”, y el K028 “Estudios de preinversión”, el cual no se contemplaba en el presupuesto, pero sí erogó 74.7 mdp a través de la DGDFM.

Es relevante señalar que, en su clasificación económica, estos programas se consideran de inversión física, y en el PEF 2025 están asociados a los proyectos de inversión de infraestructura económica más significativos del sector ferroviario, de entre los cuales destacan: el Tren de Pasajeros AIFA-Pachuca; la Rehabilitación integral, mejoramiento suministros, sustitución y/o modernización de la vía férrea de la línea "K" del Km 0+000 al Km 447+286; y la Ampliación de la línea 1 del Tren Suburbano Lechería-Jaltocan-AIFA (ver anexo1).

Por su parte, en el PEF 2025, el Pp R023 “Provisiones para el desarrollo de trenes de pasajeros y de carga” tuvo un presupuesto autorizado de 90 mil 166.3 mdp, de este monto, al concluir el primer trimestre, el Pp ejerció 9 mil 157.0 mdp. Dicho gasto tuvo como objetivo *“crear las condiciones para aumentar la conectividad, impulsar el desarrollo regional del país y de las zonas metropolitanas conurbanas”*⁶.

Por otro lado, de acuerdo con el dictamen aprobado en el senado, la Agencia de Trenes y Transporte Público Integrado (ATTRAPI) deberá ser creada por el Ejecutivo Federal en un plazo no mayor a 90 días hábiles a partir de la publicación del Decreto de creación.

De entre las nuevas atribuciones destacan:

⁶ SHCP (2024) Exposición de Motivos del PPEF 2025.

- Construir vías generales de comunicación ferroviarias, para la operación, explotación y prestación del servicio público de transporte ferroviario⁷;
- Adquirir infraestructura férrea, así como sus componentes y equipo de transporte público ferroviario⁸;
- Revisar y valorar las propuestas de empresas y personas interesadas sobre cómo planear, construir, mejorar o conservar las obras e infraestructura necesarias para ofrecer el servicio de transporte ferroviario y multimodal⁹, entre otras.

A partir de ello, se busca establecer una estructura jurídica sólida que facilite la realización de proyectos ferroviarios, impulse el desarrollo económico, promueva la competitividad y una política sustentable de desarrollo sectorial y regional.

Una de las facultades de la Agencia que se mantuvo sin modificaciones fue la de elaborar y registrar estadísticas sobre los indicadores del servicio ferroviario que se publican de manera anual desde 2020 en los informes titulados *Sistema Nacional de Indicadores Ferroviarios*. En la publicación más reciente de estos informes 2024¹⁰, se comunicó que ocho concesionarios y asignatarios prestaban el servicio de transporte de carga¹¹ y siete ofrecían

⁷ Artículo 6 BIS, fracción XVIII TER de la iniciativa aprobada.

⁸ Artículo 6 BIS, fracción XVIII Quáter de la iniciativa aprobada.

⁹ A partir del Artículo 6 BIS, fracción II Sexies de dicha iniciativa.

¹⁰ Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario (2024). Dirección de Estadística Ferroviaria. Sistema Nacional de Indicadores Ferroviarios 2024. Ciudad de México. Disponible en: https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/938493/SNIF_2024_Final_24_07_24.pdf

¹¹ “Los concesionarios y asignatarios que brindan el servicio de transporte de carga en el SFM son: Administradora de la Vía Corta Tijuana-Tecate, S. A. de C. V. (ADMI), Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S. A. de C. V. (FIT), Ferrocarril Mexicano, S. A. de C. V. (FXE), Ferrocarril y Terminal del Valle de México S. A. de C. V. (FTVM), Ferrosur, S. A. de C. V. (FSRR), Kansas City Southern de México, S.A. de C.V. (KCSM) y la Línea Coahuila Durango, S. A. de C. V. (LCD). 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” -Op. Cit-

el servicio de transporte de pasajeros¹² en el Sistema Ferroviario Mexicano (SFM).

Finalmente, la creación de la ATTRAPI redefine por completo el papel de la ARTF al convertirla en el órgano central del nuevo modelo de desarrollo ferroviario. La nueva UR absorbe funciones, personal y recursos de la DGDFM, y asume la gestión directa de programas tales como el R023 y los proyectos estratégicos de inversión, por lo que, la Agencia amplía su capacidad operativa y financiera.

Este cambio institucional implica retos importantes en gestión, control y evaluación del gasto, en un contexto de expansión sin precedentes del presupuesto destinado al sector ferroviario.

¹² Los servicios con los que cuenta el SFM son: "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; al igual que el Fondo Nacional de Infraestructura que cuenta con una asignación para la prestación del servicio público de pasajeros en su modalidad de interurbano en la ruta México – Toluca" -Op. Cit-

Consideraciones Finales

La creación de la ATTRAPI marca una transformación institucional que busca fortalecer la planificación, regulación y operación del sistema ferroviario mediante una gestión especializada y autónoma.

La estrategia de volver a impulsar el sector ferroviario representa un giro relevante en la política de infraestructura nacional, tras décadas de priorización del transporte carretero. Si bien busca ampliar la conectividad y mejorar la eficiencia logística, su implementación requiere superar desafíos técnicos, financieros y de coordinación institucional, especialmente en un entorno con marcos regulatorios en ajuste y capacidades administrativas aún en proceso de consolidación.

De entre los programas presupuestarios destacan; **R023** “Provisiones para el desarrollo de trenes de pasajeros y de carga” por su cantidad de recursos y **K041** “Proyectos de Transporte Masivo de Pasajeros”, pues en él convergen proyectos como el Tren Maya y la Ampliación de la Línea 1 del Tren Suburbano y hasta el AIFA.

Así entonces, entre los proyectos más relevantes se encuentran el Tren AIFA–Pachuca, la ampliación del Tren Suburbano Lechería–Jaltocan–AIFA y la rehabilitación de la Línea K, los cuales concentran una parte sustantiva del presupuesto.

La integración de nuevos programas y funciones incrementa la capacidad financiera del nuevo organismo. Para garantizar resultados, será esencial una gestión eficaz del gasto, con controles adecuados y una orientación clara a objetivos de infraestructura ferroviaria y desarrollo económico.

Anexos

Anexo 1

Proyectos de Inversión de los Pp K040 Proyectos Ferroviarios para Transporte de Carga y Pasajeros y K041 Proyectos de Transporte Masivo de Pasajeros, 2025

(Millones de pesos)

Pp Ramo UR Clave	Nombre del Proyecto de Inversión	Monto Total de Inversión	Presupuesto 2025		Ejercido Ene-Mar
			Aprobado	Modificado	
K040 Proyectos Ferroviarios para Transporte de Carga y Pasajeros		425,848.2	23,614.8	43,312.2	6,995.0
09 Infraestructura, Comunicaciones y Transportes		332,144.6	1,556.3	26,206.3	4,350.6
D00 Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario		192,009.8	0.0	26,206.3	4,350.6
13093110008	Construir el Tren Interurbano México-Toluca. Primera Etapa	140,134.8	0.0	1,556.3	0.0
2509D000001	Tren de Pasajeros AIFA-Pachuca	51,875.0	0.0	24,650.0	4,350.6
215 Dirección General de Desarrollo Ferroviario y Multimodal		140,134.8	1,556.3	0.0	0.0
13093110008	Construir el Tren Interurbano México-Toluca. Primera Etapa	140,134.8	1,556.3	0.0	0.0
13 Marina		93,703.6	22,058.5	17,105.9	2,644.4
J3L Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S.A. de C.V.		93,703.6	22,058.5	17,105.9	2,644.4
1909J3L0001	Corrección, Pendiente y Conexión en la Línea Z	17,337.7	3,048.7	3,152.4	1,302.3
2413J3L0001	Rehabilitación Integral, Mejoramiento, Suministros, Sustitución y/o Modernización de la Vía Férrea de la Línea FA	29,789.1	5,840.3	2,537.1	17.3
2413J3L0002	Rehabilitación Integral y Mejoramiento Suministros, Sustitución y/o Modernización de la Vía Férrea de la Línea "K" del Km 0+000 al Km	46,576.8	13,169.5	11,416.4	1,324.8
K041 Proyectos de Transporte Masivo de Pasajeros		39,163.9	0.0	6,683.8	6,460.6
07 Defensa Nacional		n.d.	0.0	3,816.7	3,623.9
H0M Tren Maya, S.A. de C.V.		n.d.	0.0	3,816.7	3,623.9
2021W3N0001	Proyecto Tren Maya	n.d.	0.0	3,816.7	3,623.9
9 Infraestructura, Comunicaciones y Transportes		39,163.9	0.0	2,823.0	2,800.0
D00 Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario		39,163.9	0.0	2,823.0	2,800.0
13093110003	Ampliación Línea 12 Mixcoac - Observatorio	13,817.8	0.0	0.0	0.0
20093110004	Ampliación de la Línea 1 del Tren Suburbano Lechería - Jaltocan - AIFA	25,346.0	0.0	2,823.0	2,800.0
215 Dirección General de Desarrollo Ferroviario y Multimodal		25,346.0	277.3	0.0	0.0
20093110004	Ampliación de la Línea 1 del Tren Suburbano Lechería - Jaltocan - AIFA	25,346.0	277.3	0.0	0.0
21 Turismo		n.d.	0.0	44.1	36.7
W3X FONATUR Tren Maya, S.A. de C.V.		n.d.	0.0	44.1	36.7
2021W3N0001	Proyecto Tren Maya	n.d.	0.0	44.1	36.7

NOTA: las sumas pueden no coincidir debido al redondeo de las cifras.

n.d.: no disponible.

FUENTE: elaborado por CEF, Ifigenia Martínez y Hernández, con datos de SHCP, Primer Informe Trimestral sobre las Finanzas Públicas.

Anexo 2

Presupuesto RTF y DGDFM, PEF 2016-2025 (Millones de pesos de 2025)

Año	ARTF	DGDFM
2016	0.0	26,109.2
2017	158.1	36,952.0
2018	210.8	27,208.4
2019	181.9	10,355.0
2020	37.4	4,825.0
2021	55.6	8,650.3
2022	53.6	16,722.1
2023	54.0	13,038.7
2024	54.6	9,522.1
2025	48.3	92,028.2

FUENTE: elaborado por CEF, Ifiigenia Martínez y Hernández, con datos de SHCP, PEF 2016-2025.

Fuentes de Información

Cámara de Diputados (23 de abril de 2025), Gaceta Parlamentaria Anexo VI.

Iniciativa del Ejecutivo federal Con proyecto de decreto, por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario; de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal; de la Ley de Vías Generales de Comunicación, y de la Ley General de Bienes Nacionales, en materia ferroviaria y de armonización normativa. Disponible en:

https://sil.gobernacion.gob.mx/Archivos/Documentos/2025/04/asun_4886139_20250424_1745504257.pdf

_____, (29 de abril de 2025), Boletín No.1447, Cámara de Diputados aprobó, en lo general y lo particular, reformas para crear la Agencia de Trenes y Transporte Público Integrado. Disponible en:

<https://comunicacionsocial.diputados.gob.mx/index.php/boletines/camara-de-diputados-aprobo-en-lo-general-y-lo-particular-reformas-para-crear-la-agencia-de-trenes-y-transporte-publico-integrado#:~:text=Se%20constituye%20la%20Agencia%20Reguladora,y%20de%20sus%20servicios%20auxiliares>

DOF: 03/05/2023, Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario. Disponible en:

<https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LRSF.pdf>

DOF: 28/01/2025, ACUERDO por el que se delegan facultades en la persona titular del órgano desconcentrado de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes denominado Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario. Disponible en:

https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5747878&fecha=28/01/2025#gsc.tab=0

SICT, Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario (2024). Dirección de Estadística Ferroviaria. Sistema Nacional de Indicadores Ferroviarios 2024. Ciudad de México. Disponible en:

https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/938493/SNIF_2024_Final_24_07_24.pdf

_____, (Comunicado 28 de enero de 2025), Fortalece SICT facultades a la Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario. Disponible en: <https://www.gob.mx/sct/prensa/delega-sict-facultades-de-la-agencia-reguladora-del-transporte-ferroviario>

SHCP, Informes sobre la Situación Económica, las Finanzas Públicas y la Deuda Pública, Primer Trimestre de 2025. Disponible en:

_____, Estructura programática a emplear en el PPEF 2025. Disponible en: https://www.ppef.hacienda.gob.mx/swb/PPEF/estructuras_programaticas-2025

_____, PEF 2016 a 2025. Disponible en: https://www.finanzaspublicas.hacienda.gob.mx/es/Finanzas_Publicas/Paquete_Economico_y_Presupuesto



www.cefp.gob.mx



[@CEFP_diputados](https://twitter.com/CEFP_diputados)



[Centro de Estudios de las Finanzas Públicas](https://www.facebook.com/CEFP)