

PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO POR EL QUE SE EXHORTA RESPETUOSAMENTE A LA SECRETARÍA DE SALUD, A LA SECRETARÍA DE MEDIO AMBIENTE Y RECURSOS NATURALES Y A LA SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES PARA QUE, EN EL ÁMBITO DE SUS ATRIBUCIONES, TRABAJEN DE MANERA COORDINADA CON EL FONDO NACIONAL DE FOMENTO AL TURISMO PARA REALIZAR ESTUDIOS COMPARATIVOS QUE ANALICEN LAS VENTAJAS Y DESVENTAJAS DE LA UTILIZACIÓN DE COMBUSTIBLES FÓSILES O TRACCIÓN ELÉCTRICA PARA EL FUNCIONAMIENTO DEL TREN MAYA, VISTO DESDE UNA PERSPECTIVA INTEGRAL Y PONIENDO ÉNFASIS EN EL IMPACTO QUE CADA ALTERNATIVA TENDRÍA SOBRE LA SALUD DE LAS PERSONAS, ASÍ COMO EN EL CONTEXTO DE UNA POLÍTICA DE TRANSPORTE SUSTENTABLE, TENIENDO EN CUENTA LOS AVANCES TECNOLÓGICOS Y LA TENDENCIA MUNDIAL HACIA DONDE SE DIRIGE EL FUTURO DEL TRANSPORTE POR FERROCARRIL.

Quienes suscriben, **Diputado Arturo Escobar y Vega**, en representación de los Diputados integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México, así como los Diputados Francisco Elizondo Garrido, Nayeli Arlen Fernández Cruz, Alfredo Antonio Gordillo Moreno, Ana Patricia Peralta de la Peña, Erika Mariana Rosas Uribe, del Grupo Parlamentario de MORENA, Héctor Serrano Cortés y Mauricio Alonso Toledo Gutiérrez, legisladores sin partido, integrantes de la LXIV Legislatura del Honorable Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto por el artículo 78 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, así como en los artículos 58 y 60 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, someten a la consideración de esta Asamblea la presente Proposición con Punto de Acuerdo, al tenor de la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La construcción del Tren Maya se ha presentado a la población mexicana como el proyecto de transporte más ambicioso del presente sexenio, el cual plantea la construcción de infraestructura vial y ferroviaria en zonas de Yucatán, Quintana Roo, Campeche, Tabasco y Chiapas, como motor del desarrollo turístico y comercial en el sureste mexicano.

Esta obra está incluida en el Plan Nacional de Desarrollo, donde se menciona que es un proyecto orientado a incrementar la derrama económica del turismo, crear empleos, impulsar el desarrollo sostenible, proteger el medio ambiente de la zona -desalentando actividades como la tala ilegal y el tráfico de especies- y propiciar el ordenamiento territorial de la región.¹

La propuesta pretende aprovechar la infraestructura ferroviaria ya existente en algunos de los estados contemplados por el proyecto, usando el derecho de vía del ferrocarril. Para el resto de la ruta (68%) se gestionará el derecho de vía correspondiente. La construcción de

¹ Véase, “**Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024**”, Presidencia de la Republica. Disponible en: <https://lopezobrador.org.mx/wp-content/uploads/2019/05/PLAN-NACIONAL-DE-DESARROLLO-2019-2024.pdf>

infraestructura vial, acueductos y nuevos centros de población, así como polos de desarrollo ha sido dividida en siete tramos del proyecto que en su conjunto suman un plan que abarca más de 1,500 km²:

- Tramo I Selva: Palenque-Escárcega (228 km aproximadamente);
- Tramo II Golfo: Escárcega-Calkini (235 km aproximadamente);
- Tramo III Golfo: Calkini-Izamal (172 km aproximadamente);
- Tramo IV Golfo: Izamal-Cancún (257 km aproximadamente);
- Tramo V Caribe: Cancún-Tulum (121 km aproximadamente);
- Tramo VI Caribe: Tulum-Bacalar (254 km aproximadamente); y
- Tramo VII Selva: Bacalar-Escárcega (287 km aproximadamente).

Derivado de lo anterior, se prevé que el Tren Maya tendrá paso por más de 50 municipios y 5 estados del sureste de la República, donde viven actualmente diversas poblaciones indígenas y campesinas, además de ser ésta una de las zonas con mayor biodiversidad del mundo.³

En este contexto, en días pasados se dio a conocer por parte del Fondo Nacional de Fomento al Turismo (FONATUR), instancia a cargo del desarrollo del proyecto, el análisis del Costo Beneficio de la Construcción del Tren Maya, a través del cual las autoridades han hecho público que, tomando como base los argumentos expuestos en dicho documento, **se ha optado por que el Tren Maya sea impulsado por diésel.**

Esta decisión recae fundamentalmente en dos argumentos expresados en el análisis de costo beneficio: 1) la utilización del diésel representaría un costo menor; y 2) optar por la tracción eléctrica requeriría estudios adicionales y detallados, lo cual puede generar retrasos en la obra.

"El Costo Anual Equivalente (CAE) de la alternativa eléctrica es 6.8% mayor que la alternativa de diésel. El CAE es el indicador que se usa para comparar proyectos que presentan los mismos beneficios, como lo son estas dos alternativas. Del análisis se concluye que la tracción diésel es la mejor alternativa.

Adicionalmente, para la alternativa de tracción eléctrica se requeriría la realización de estudios detallados para asegurar la viabilidad para la Conexión de los Centros de Carga, donde se señalan las posibles restricciones y las obras que se requieren para mantener la confiabilidad del Sistema Eléctrico Nacional ante el CENACE, lo cual puede generar retrasos".⁴

² Véase, "Proyecto Tren Maya", mayo de 2020. Disponible en: https://www.proyectosmexico.gob.mx/wp-content/uploads/2020/05/TM_PresGeneral_mayo2020.pdf

³ Véase, FONATUR, "Proyecto Técnico. Tren Maya". Fecha de consulta: 15 de junio de 2020. Disponible en: <https://www.trenmaya.gob.mx/proyecto-tecnico/>

⁴ Véase, "Tren Maya. Análisis Costo Beneficio. Versión Pública". Fecha de consulta: 15 de junio de 2020. Disponible en: <https://www.animalpolitico.com/wp-content/uploads/2020/01/version-P%C3%BAblica-ACB-Tren-Maya-08012020-VFI-yF-4.pdf>

Analizado desde una perspectiva de salud pública, esta decisión resulta preocupante. Desde años atrás la utilización de combustibles fósiles para impulsar distintos medios de transporte ha despertado inquietud en el gremio científico por conocer más sobre los impactos negativos que ello tiene en la salud.

La Unión de Científicos Preocupados (UCS, por sus siglas en inglés) señala que los combustibles fósiles -como es el caso del diésel- tienen costos ocultos que no se expresan fielmente en su precio de mercado, pues éstos representan serios impactos para la salud y el medio ambiente.⁵

En la vida diaria, grandes grupos de la población están expuestos a los gases de escape de los motores diésel, ya sea por su ocupación o por el aire que respiran. Las personas están expuestas no sólo a los gases de escape de los vehículos automotores, sino también a los gases de otros motores diésel usados en otras modalidades de transporte (por ejemplo, trenes y buques con motores diésel) y en los generadores de energía.⁶

La Organización Mundial de la Salud (OMS) ha señalado que nueve de cada diez personas en el mundo respiran aire con altos niveles de contaminantes. Las estimaciones más actualizadas muestran que siete millones de personas mueren cada año por la exposición a las partículas finas contenidas en el aire contaminado, las cuales penetran profundamente en los pulmones y el sistema cardiovascular y provocan enfermedades como accidentes cerebrovasculares, cardiopatías, cáncer de pulmón, neumopatía obstructiva crónica e infecciones respiratorias.⁷

Desde el año 1988, el Centro Internacional de Investigaciones sobre el Cáncer (CIIC) clasificó los gases de escape de los motores diésel como probables carcinógenos para los seres humanos, pero no fue hasta el año 2012 cuando la OMS anunció, sobre la base de pruebas científicas suficientes, que esa exposición está asociada con un mayor riesgo de cáncer de pulmón.⁸

Las emisiones de diésel constituyen una mezcla compleja de miles de sustancias orgánicas e inorgánicas en forma de gases y de finas partículas. Sin embargo, muchos de los componentes individuales están sin identificar y la composición varía dependiendo del tipo

⁵ Véase, Union of Concerned Scientists, “**Los costos ocultos de los combustibles fósiles**”, 27 de agosto de 2018. Disponible en: <https://es.ucsusa.org/resources/costos-ocultos-combustibles-fosiles#:~:text=La%20quemada%20de%20combustibles%20de%20los%20pa%C3%BAses,como%20para%20la%20salud%20de%20los%20ciudadanos,NOx%20en%20los%20Estados%20Unidos,lica.&text=Los%20veh%C3%ADculos%20operados%20con%20combustibles,NOx%20en%20los%20Estados%20Unidos>.

⁶ Véase, Organización Panamericana de la Salud / Organización Mundial de la Salud, “**CIIC: Gases de escape de los motores diésel son carcinógenos**”. Fecha de consulta: 15 de junio de 2020. Disponible en: https://www.paho.org/hq/index.php?option=com_content&view=article&id=6903:2012-iarc-diesel-engine-exhaust-carcinogenic&Itemid=135&lang=es

⁷ Véase, “**Nueve de cada diez personas de todo el mundo respiran aire contaminado**”, Organización Mundial de la Salud. Disponible en: <https://www.who.int/es/news-room/detail/02-05-2018-9-out-of-10-people-worldwide-breathe-polluted-air-but-more-countries-are-taking-action>

⁸ Véase, Organización Panamericana de la Salud / Organización Mundial de la Salud, “**CIIC: Gases de escape de los motores diésel son carcinógenos**”... op. cit.



de motor, condiciones de funcionamiento, combustible, aceite lubricante y del sistema de control de las emisiones.⁹

A pesar de lo señalado previamente, las evidencias científicas obtenidas en estudios en humanos y animales indican que las exposiciones agudas o a corto plazo a las emisiones de diésel en altas concentraciones pueden inducir irritación ocular, nasal y faríngea, así como respuestas inflamatorias en las vías respiratoria y pulmonar, además de que también producen efectos alérgicos e inmunológicos.¹⁰

Lo anterior debido a que las emisiones contienen diversos irritantes de la mucosa conjuntival y respiratoria en las fases de gas y particulada (NO₂, SO₂, aldehídos, etcétera), las cuales pueden manifestarse en enfermedades como conjuntivitis, rinitis y faringitis, tos, expectoración, disfonía y en afecciones neurofisiológicas como cefalalgia, mareos, náuseas, vómitos y parestesias de las extremidades.¹¹

En el mismo sentido, el impacto de partículas en la infancia es uno de los aspectos más preocupantes de los datos de diversas investigaciones. Las niñas y niños son más vulnerables que los adultos y desarrollan asma con más frecuencia si conviven con estos residuos, pues se han encontrado asociaciones significativas entre mayor frecuencia de síntomas y enfermedades respiratorias de vías altas y bajas en niños preadolescentes que respiraban niveles elevados de las emisiones de diésel.¹² De tal suerte que los niños que viven en zonas densamente contaminadas tienen mayores posibilidades de no alcanzar la capacidad pulmonar prevista, con reducciones significativas del crecimiento y capacidad pulmonar.¹³

Por otro lado, cabe recordar que la utilización de energías renovables, como la eólica y la solar, conlleva muchos menos impactos negativos para la salud y el medio ambiente a precios cada vez más competitivos, en este sentido, en diversos países del mundo está teniendo lugar una transformación del sector eléctrico y del transporte, la cual está comprometida con las políticas y prácticas que incentivan el uso de la energía limpia y se ajustan a los criterios de desarrollo sustentable.

Los países miembros de la Organización de las Naciones Unidas (ONU) reconocen el carácter esencial para el desarrollo sustentable tanto del transporte como de la movilidad urbana y rural y su posible impacto en el incremento del crecimiento económico y en la mejora de las condiciones de acceso a servicios y necesidades básicas, lo cual se plasma en

⁹ Véase, Pediatric Environmental Health Specialty Units, **"Autobuses escolares y motores diésel: contaminación atmosférica, exposición pediátrica y efectos adversos en la salud humana"**. Fecha de consulta: 15 de junio de 2020. Disponible en: <http://www.pehsu.org/school/bus/diesel1.htm>

¹⁰ Ibídem.

¹¹ Ibídem

¹² Ibídem

¹³ Véase, GREENPEACE, Raul Montón, **"Lo que el Diésel le hace a tu salud"**, septiembre de 2017. Disponible en: <http://archivo-es.greenpeace.org/espana/es/Blog/lo-que-el-disel-le-hace-a-tu-salud/blog/60272/>



la declaración "El Futuro que Queremos", adoptada en 2012 en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Desarrollo Sostenible, Río+20, de la siguiente manera¹⁴:

*132. Observamos que el transporte y la movilidad son esenciales para el desarrollo sostenible. El transporte sostenible puede intensificar el crecimiento económico y mejorar el acceso. Con el transporte sostenible se logra una mejor integración de la economía a la vez que se respeta el medio ambiente. **Reconocemos la importancia de la circulación eficiente de personas y mercancías y del acceso a sistemas de transporte ambientalmente racionales, seguros y asequibles como medios de mejorar la equidad social, la salud, la resiliencia de las ciudades, los vínculos entre las zonas urbanas y las rurales y la productividad de las zonas rurales.** Así pues, tenemos en cuenta que la seguridad vial forma parte de nuestros esfuerzos por lograr el desarrollo sostenible.*

133. Apoyamos el desarrollo de sistemas de transporte sostenibles, entre ellos los sistemas de transporte multimodal que sean eficientes desde el punto de vista energético, en particular sistemas de transporte público, combustibles y vehículos no contaminantes, así como sistemas de transporte mejorados en las zonas rurales. Reconocemos que con miras a promover el desarrollo sostenible es necesario impulsar un enfoque integrado de la formulación de políticas sobre los servicios y sistemas de transporte en los planos nacional, regional y local. Reconocemos también que al establecer sistemas de transporte de tránsito sostenibles se deben tener en cuenta las necesidades especiales de desarrollo de los países en desarrollo sin litoral y de tránsito. Reconocemos además la necesidad de prestar apoyo internacional a los países en desarrollo en ese ámbito.

En este mismo orden de ideas, se debe tener en cuenta que datos del Manual Ferroviario 2017¹⁵, publicado por la Agencia Internacional de Energía, señalan que el ferrocarril es uno de los modos de transporte más eficientes en términos de consumo energético, pues éste representa el 8% de los movimientos de pasajeros motorizados globales y el 7% de la carga, pero solo el 2% del consumo energético del sector transporte.

La demanda mundial de transporte está creciendo rápidamente. Dadas las tendencias actuales, el movimiento de pasajeros y carga aumentará más del doble para el año 2050. Tal crecimiento es una muestra del progreso social y económico, pero conlleva una mayor demanda de energía y mayores emisiones de CO₂ y contaminantes atmosféricos; es precisamente por ello que se debe optar por las alternativas que impliquen el menor número de emisiones, como es el caso de los trenes eléctricos.

¹⁴ Véase, "El contexto internacional de la movilidad urbana sustentable", Comisión Ambiental de la Megalópolis, 26 de septiembre de 2018. Disponible en: <https://www.gob.mx/comisionambiental/es/articulos/el-contexto-internacional-de-la-movilidad-urbana-sustentable?idiom=es>

¹⁵ Véase, "Manual Ferroviario 2017", Agencia Internacional de Energía, noviembre de 2017. Disponible en: https://uic.org/IMG/pdf/handbook_iaea-uic_2017_web3.pdf



Entre 2013 y 2015 se observó un aumento de la electricidad utilizada en el sector ferroviario, así como un aumento de la cuota de energías renovables utilizadas para la generación de electricidad, contribuyendo a reducir las emisiones de CO₂ del ferrocarril, tal como se muestra en las siguientes tablas:

RESUMEN POR TIPO DE FUENTE	1990	2015
FÓSIL	93.7%	86.5%
NUCLEAR	2.9%	4.1%
RENOVABLE	3.4%	9.4%

MEZCLA ENERGÉTICA POR FUENTE	1990	2015
PRODUCTOS DERIVADOS DEL PETRÓLEO	57.9%	56.0%
PRODUCTOS DERIVADOS DEL CARBÓN	24.8%	4.8%
BIOCOMBUSTIBLES	0.0%	0.4%
ELECTRICIDAD	17.3%	38.8%
De los cuales son:		
Fósiles	11.0%	25.7%
Nucleares	2.9%	4.1%
Renovables	3.4%	9.0%

Entre 2005 y 2015, el consumo energético del tren de pasajeros disminuyó en un 27.8% y el consumo energético del tren de carga disminuyó 18.1%. El uso de diésel como combustible de trenes disminuyó de 62.2% en 2005 a 56% en 2015 y, en consecuencia, la participación de la electricidad aumentó.

La tecnología y la necesidad de utilizar transportes cada vez más amigables con el medio ambiente no ha sido algo ajeno para la industria ferroviaria, lo cual ha permitido que hoy en día el ferrocarril sea uno de los modos de transporte más eficientes energéticamente.

A nivel mundial las infraestructuras ferroviarias urbanas y de alta velocidad se han ampliado rápidamente en la última década, sentando las bases para un transporte conveniente y de bajas emisiones dentro y entre ciudades, lo cual ayudará a que el sector del transporte ferroviario se encamine al desplazamiento de modos más intensivos como automóviles, camiones y aviones y reducir así el uso neto de energía y las emisiones.

Por otro lado, el viaje en tren de pasajeros es el que requiere menos energía y CO₂ de todos los modos de transporte motorizados. También es el que menos depende del petróleo ya que a nivel mundial aproximadamente el 75%¹⁶ de la actividad ferroviaria convencional de pasajeros utiliza electricidad y el 25% restante depende del diésel; además, prácticamente todas las redes ferroviarias urbanas y de alta velocidad son eléctricas y se

¹⁶ Véase, "Tracking Transport 2019", International Energy Agency, mayo de 2019. Disponible en: <https://www.iea.org/reports/tracking-transport-2019/rail#abstract>

espera que la electrificación del ferrocarril convencional continúe a un ritmo rápido en el futuro.

En este orden de ideas, es necesario señalar que cualquier nuevo proyecto de infraestructura en nuestro país, como lo es el Tren Maya, debe ser analizado desde una perspectiva integral, donde el impacto en la salud pública y en el medio ambiente, así como su apego a los criterios de desarrollo sustentable son y deben seguir siendo factores fundamentales a la hora de tomar decisiones.

La tendencia mundial en cuanto a ferrocarriles se refiere está cambiando a trenes totalmente eléctricos o que son impulsados por hidrógeno. El Tren Maya debería tener un enfoque más a largo plazo aprovechando que la tecnología está mejorando sus costos para convertir al proyecto en un estandarte de innovación y compromiso con el medio ambiente.

Los trenes a diésel emiten importantes cantidades de químicos contaminantes. Los efectos que tienen en la salud afectan principalmente a la gente más vulnerable, en especial, al desarrollo pulmonar de los niños y alteran el equilibrio ecológico de las comunidades por las que atraviesan.

Una parte importante de los efectos externos causados por las emisiones contaminantes del transporte no tiene lugar cerca de donde se producen, sino que, después de procesos de transporte y transformaciones químicas, pueden generar impactos a cientos e incluso miles de kilómetros de distancia. Por ello, el estudio de estos impactos debe realizarse no sólo a escala local, sino también a escala regional.

No solo la forma de transportarnos está cambiando, la economía global también lo está haciendo. Antes se pensaba que entre más carbón y petróleo quemaban los países y mientras más dióxido de carbono se emitía, mayor era su crecimiento económico. Afortunadamente, esa concepción está cambiando y se ha demostrado que el incremento del Producto Interno Bruto y las emisiones de carbono no tienen que crecer a la par para generar desarrollo. Por tales motivos, consideramos que el Tren Maya debe optar por la alternativa eléctrica, la cual a largo plazo traería mayores beneficios ambientales, turísticos y económicos.

No tomar en cuenta lo anterior nos pondría en riesgo de vivir en un mundo donde el simple hecho de respirar pudiera provocar enfermedades graves que afectan a los pulmones o al corazón o incluso provoca muertes de manera prematura.

Somos conscientes de que, como se ha expuesto, la construcción de la obra puede representar múltiples beneficios para la región, así como para el crecimiento y el desarrollo del país. Sin embargo, insistimos en que estos beneficios siempre deben ser analizados a la luz de las repercusiones que traerá en otros ámbitos, principalmente cuando se trata del derecho humano a la salud y a un medio ambiente sano para el desarrollo y bienestar de las personas. Además, se debe considerar que la población de la zona por donde pasará la



obra es vulnerable ante las enfermedades, por ser de muy bajos recursos y poca accesibilidad a los servicios de salud.

En razón de lo anterior, consideramos que velar por la salud de los pobladores de la zona, de los usuarios potenciales y de los mexicanos en general debe ser el objetivo principal por encima de cualquier fecha estimada de entrega de una obra, o bien, más allá de un aparente ahorro en el corto plazo; en ese sentido, resulta indispensable que se realicen los estudios comparativos pertinentes, mediante los cuales se permita conocer todas las ventajas y desventajas de la utilización de energías eléctricas y fósiles; de igual manera, el factor económico no debe ser la única perspectiva a analizar, pues como hemos visto las afectaciones a la salud pública y al medio ambiente también tienen un impacto directo en las finanzas públicas, muchas veces no contabilizado.

En suma, se trata de que para la construcción e implementación de toda obra de infraestructura en el país se cuente con la información necesaria que permita tomar las mejores decisiones; para el caso concreto, se busca que la construcción del Tren Maya represente una valiosa obra de infraestructura que traiga aparejada cambios positivos en la vida de todos los mexicanos, teniendo muy claro que la protección de la salud y el impulso al desarrollo sustentable debe ser siempre una prioridad.

Por lo anterior, sometemos a la consideración de esta honorable asamblea la siguiente proposición con:

PUNTO DE ACUERDO

ÚNICO.- La Comisión Permanente del H. Congreso de la Unión exhorta respetuosamente a la Secretaría de Salud, a la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales y a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para que, en el ámbito de sus atribuciones, trabajen de manera coordinada con el Fondo Nacional de Fomento al Turismo para realizar estudios comparativos que analicen las ventajas y desventajas de la utilización de combustibles fósiles o tracción eléctrica para el funcionamiento del Tren Maya, visto desde una perspectiva integral y poniendo énfasis en el impacto que cada alternativa tendría sobre la salud de las personas, así como en el contexto de una política de transporte sustentable, teniendo en cuenta los avances tecnológicos y la tendencia mundial hacia donde se dirige el futuro del transporte por ferrocarril.

Dado en el Senado de la República, sede la Comisión Permanente del H. Congreso del Unión, a los 28 días del mes de junio de 2020.

SUSCRIBEN

**DIPUTADOS INTEGRANTES DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE
ECOLOGISTA DE MÉXICO**



DIPUTADO	FIRMA
DIP. ARTURO ESCOBAR Y VEGA Coordinador del Grupo Parlamentario del PVEM	
DIP. JESÚS SERGIO ALCÁNTARA NÚÑEZ	
DIP. OSCAR BAUTISTA VILLEGAS	
DIP. LYNDIANA ELIZABETH BUGARÍN CORTÉS	
DIP. JORGE FRANCISCO CORONA MÉNDEZ	
DIP. JOSÉ RICARDO GALLARDO CARDONA	
DIP. ZULMA ESPINOZA MATA	
DIP. MARCO ANTONIO GÓMEZ ALCANTAR	
DIP. LETICIA MARIANA GÓMEZ ORDAZ	
DIP. CARLOS ALBERTO PUENTE SALAS	
DIP. ROBERTO ANTONIO RUBIO MONTEJO	
DIP. JESÚS CARLOS VIDAL PENICHE	
DIP. LILIA VILLAFUERTE ZAVALA	



DIPUTADOS INTEGRANTES DE OTROS GRUPOS PARLAMENTARIOS

DIPUTADO	GRUPO PARLAMENTARIO	FIRMA
DIP. FRANCISCO ELIZONDO GARRIDO	MORENA	
DIP. NAYELI ARLEN FERNÁNDEZ CRUZ	MORENA	
DIP. ALFREDO ANTONIO GORDILLO MORENO	MORENA	
DIP. ANA PATRICIA PERALTA DE LA PEÑA	MORENA	
DIP. ERIKA MARIANA ROSAS URIBE	MORENA	
DIP. HÉCTOR SERRANO CORTÉS	SIN PARTIDO	
DIP. MAURICIO ALONSO TOLEDO GUTIERREZ	SIN PARTIDO	