

CONTENIDO

Proposiciones

- 3** Con punto de acuerdo, para solicitar respetuosamente a la Secretaría de Cultura a evaluar la pertinencia de iniciar el procedimiento de inscripción de la Danza de los Huehues, del estado de Tlaxcala, en la lista representativa del Patrimonio Cultural Inmaterial de la Humanidad de la UNESCO, a cargo del diputado Raymundo Vázquez Conchas, del Grupo Parlamentario de Morena
- 4** Con punto de acuerdo, para solicitar a la Jucopo a conmemorar la efeméride con motivo del Día Mundial del Sida, a cargo del diputado Jaime López Vela, del Grupo Parlamentario de Morena
- 6** Con punto de acuerdo, para solicitar a la SICT y a Capufe a implementar un programa nacional para la instalación de arcos dinámicos en los principales corredores carreteros de jurisdicción federal, a cargo del diputado Francisco Javier Borrego Adame, del Grupo Parlamentario de Morena
- 10** Con punto de acuerdo, por el que respetuosamente se solicita a la SICT, para que, en el ámbito de sus facultades y en coordinación con las empresas de autotransporte federal de pasajeros y sus cámaras representativas, establezca convenios que amplíen los descuentos dirigidos a población vulnerable durante la temporada vacacional, a cargo del diputado Francisco Javier Borrego Adame, del Grupo Parlamentario de Morena
- 12** Con punto de acuerdo, para solicitar respetuosamente a la SICT y a la ARTF a evitar prorrogar los periodos de exclusividad derivado de las concesiones de las vías férreas, los cuales concluyen en los años 2027 y 2028, a cargo del diputado Francisco Javier Borrego Adame, del Grupo Parlamentario de Morena
- 15** Con punto de acuerdo, por el que se solicita respetuosamente a la CNE a revisar la metodología para la fijación de precios máximos del Gas LP, con el fin de garantizar la continuidad del servicio en zonas rurales y el acceso equitativo a energéticos básicos, a cargo del diputado Francisco Javier Borrego Adame, del Grupo Parlamentario de Morena

Pase a la página 2

Anexo III-1

Martes 2 de diciembre

- 18** Con punto de acuerdo, para solicitar a la SICT a priorizar la rehabilitación integral, modernización y conservación de los tramos carreteros federales ubicados en el estado de Coahuila, implementando programas de mantenimiento preventivo y correctivo con base en diagnósticos técnicos actualizados, a cargo del diputado Francisco Javier Borrego Adame, del Grupo Parlamentario de Morena
- 21** Con punto de acuerdo, por el que se solicita respetuosamente a la SICT, así como a la GN, a fortalecer la supervisión y el uso obligatorio del SIR-SE por parte de los prestadores de servicios de arrastre, arrastre y salvamento, a fin de garantizar la transparencia, legalidad y protección a los usuarios del autotransporte federal, a cargo del diputado Francisco Javier Borrego Adame, del Grupo Parlamentario de Morena
- 23** Con punto de acuerdo, para exhortar respetuosamente al gobierno del estado de Coahuila a realizar el pago inmediato y completo de los adeudos pendientes con la Universidad Autónoma de Coahuila, correspondientes a la aportación estatal del subsidio ordinario convenido, a fin de garantizar la continuidad operativa y financiera de dicha institución educativa y que se respete el principio de concurrencia financiera establecido en los convenios de coordinación con la SEP, y que se asegure la suficiencia presupuestal para el ejercicio fiscal en curso y los subsecuentes, a cargo del diputado Francisco Javier Borrego Adame, del Grupo Parlamentario de Morena

Proposiciones

CON PUNTO DE ACUERDO, PARA SOLICITAR RESPETUOSAMENTE A LA SECRETARÍA DE CULTURA A EVALUAR LA PERTINENCIA DE INICIAR EL PROCEDIMIENTO DE INSCRIPCIÓN DE LA DANZA DE LOS HUEHUES, DEL ESTADO DE TLAXCALA, EN LA LISTA REPRESENTATIVA DEL PATRIMONIO CULTURAL INMATERIAL DE LA HUMANIDAD DE LA UNESCO, A CARGO DEL DIPUTADO RAYMUNDO VÁZQUEZ CONCHAS, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA

El que suscribe, diputado **Raymundo Vázquez Conchas**, integrante del Grupo Parlamentario de Morena de la LXVI Legislatura, en ejercicio de la facultad que me otorga los artículos 6o, numeral 1, fracción I, y 79, numeral 1, fracción II, del Reglamento de la Cámara de Diputados, presento ante esta honorable asamblea la siguiente proposición con punto de acuerdo, al tenor de la siguiente

Exposición de Motivos

Los *huehues* son los personajes centrales del carnaval tlaxcalteca: bailarines con máscaras, trajes vistosos (a menudo tipo “catrín” o con levita y sombrero con plumas), que ejecutan cuadros de cuadrillas, polkas, lanceros y otros sones tradicionales. La danza mezcla raíces indígenas (rituales propiciatorios vinculados a la lluvia y la fertilidad) con elementos introducidos en la colonia y evolucionados hasta convertirse en la fiesta popular que hoy se celebra en la temporada de Carnaval¹.

El término *huehue* proviene del náhuatl (relacionado con *hu?h?etl* o *huehuetl* / *huehue* “viejo/anciano”) y el personaje está vinculado a antiguas prácticas rituales de danza de Tlaxcala relacionadas con la fertilidad y el culto a la lluvia (*matlalcueitl* / *Tlaloc*), aunque con la llegada de los españoles la fiesta incorporó elementos europeos y un carácter de burla o simulación hacia el foráneo².

Los *huehues* usan máscaras talladas o moldeadas (a menudo representando rasgos europeos —“catrín”— u otros personajes) con mecanismos sencillos (ojos que abren/cierran, etc.), y trajes que pueden incluir levita, pantalón, sombrero con plumas, listones y cascabeles. Las máscaras y los trajes varían por camadas/localidad

y son piezas artesanales de gran valor cultural y económico³.

Las coreografías incluyen polkas, sones, cuadrillas, el “baile de los listones” y pasos de los charros/*huehues*; históricamente se usaron tambores como el *huehuetl*, luego salterio, violín y actualmente instrumentos modernos también acompañan las evoluciones. Las camadas (grupos) ejecutan figuras colectivas y versos durante los recorridos⁴.

La danza se celebra principalmente en Carnaval (días previos a la Cuaresma) en municipios del estado de Tlaxcala -Papalotla, San Juan Tototlac, Xicohtécatl y la capital- y se ha difundido también en regiones vecinas como Puebla y otras zonas donde se establecieron colonias tlaxcaltecas⁵.

El Carnaval de Tlaxcala y sus tradiciones (donde los *huehues* son protagonistas) han recibido reconocimiento local por su valor cultural; al mismo tiempo hay procesos de profesionalización (diseño de trajes, coreografías) y debates sobre la mercantilización del traje (la inversión en un traje puede ser alta). Hay esfuerzos por conservar la tradición frente a la modernidad⁶.

Así pues, la danza de los *huehues* constituye una de las expresiones culturales más antiguas, arraigadas y representativas del estado de Tlaxcala. Su origen se remonta al periodo colonial, cuando las comunidades indígenas resignificaron elementos europeos para crear una manifestación propia, llena de identidad, sátira social, simbolismo y cohesión comunitaria.

Hoy en día, los *huehues* no sólo forman parte de un calendario festivo: son una expresión viva de resistencia cultural, un espacio de encuentro comunitario, una escuela de tradición para niñas, niños y jóvenes, y un motor de economía cultural para múltiples municipios tlaxcaltecas.

La danza de los *huehues* en Tlaxcala es de gran importancia cultural porque representa la fusión de las raíces indígenas y españolas, fortalece la identidad local, y sirve como vehículo de expresión social y satírica. Es una manifestación de la alegría y resistencia del pueblo, especialmente visible durante el carnaval, donde los danzantes con sus coloridos trajes y máscaras reviven tradiciones ancestrales y celebran la vida.

La danza es un reflejo de la historia de Tlaxcala, mezclando elementos de las culturas prehispánicas y la española durante la Colonia; es un componente esencial de la identidad tlaxcalteca, transmitiendo valores, costumbres y un patrimonio vivo de generación en generación, la danza une a las comunidades, llenando las calles de música y alegría, y creando un ambiente festivo y de convivencia.

Con el impulso de este decreto, no sólo reconocemos el legado histórico de los *huehues*, sino que aseguramos que su danza, su música, sus máscaras, su identidad y su profunda carga cultural sigan siendo un orgullo de Tlaxcala y de México.

Por lo anteriormente expuesto y fundado, someto a la consideración de esta asamblea el siguiente

Punto de Acuerdo

Único. La Cámara de Diputados del Congreso de la Unión, con pleno respeto a la división de poderes, solicita respetuosamente a la Secretaría de Cultura a evaluar la pertinencia de iniciar el procedimiento de inscripción de la Danza de los Huehues del Estado de Tlaxcala, en la Lista Representativa del Patrimonio Cultural Inmaterial de la Humanidad ante el Comité Intergubernamental para la Salvaguardia del Patrimonio Cultural Inmaterial de la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO).

Notas:

1. Hubbard, Erick. “Danza de los Huehues, tradición que se resiste a morir”, en Revista UNAM Global, 18 abril 2018. Consultada en: https://unamglobal.unam.mx/global_revista/danza-de-los-huehues-tradicion-que-se-resiste-a-morir/

2. Ídem

3. WordPress; “Museo virtual de máscaras mexicanas”, 29 de abril 2018. Consultada en: <https://mascarasmexicanas.wordpress.com/>

4. Hubbard, Erick. “Danza de los Huehues, tradición que se resiste a morir”, en Revista UNAM Global, 18 abril 2018. Consultada en: https://unamglobal.unam.mx/global_revista/danza-de-los-huehues-tradicion-que-se-resiste-a-morir/

5. Portal del Gobierno de Tlaxcala; “Tradición y cultura”. Consultado el 19 de noviembre 2025 en: <https://www.tlaxcala.gob.mx/index.php/component/content/article?id=60>

6. Ídem

Salón de sesiones de la Cámara de Diputados,
a 2 de diciembre de 2025.

Diputado Raymundo Vázquez Conchas (rúbrica)

CON PUNTO DE ACUERDO, PARA SOLICITAR A LA JUCOPO A CONMEMORAR LA EFEMÉRIDE CON MOTIVO DEL DÍA MUNDIAL DEL SIDA, A CARGO DEL DIPUTADO JAIME LÓPEZ VELA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA

El diputado Jaime López Vela, integrante del Grupo Parlamentario de Morena, con fundamento en lo establecido en los artículos 6, numeral 1, fracción I, y 79, numeral 2, fracción III, del Reglamento de la Cámara de Diputados, someten a consideración de esta soberanía, la siguiente proposición con punto de acuerdo de urgente u obvia resolución, al tenor de las siguientes

Consideraciones

En junio de 1981, científicos en los Estados Unidos informaron de la primera evidencia clínica de la enfermedad que más tarde pasaría a ser lo que se conoce como el síndrome de inmunodeficiencia adquirida o SIDA. Su causa, el virus de la inmunodeficiencia humana (VIH), se identificó en 1983.”

Desde el inicio de la epidemia ha representado para todas las naciones un reto para garantizar los derechos humanos de las personas que viven con VIH/Sida, por el estigma asociado al VIH, por ser una infección de transmisión sexual y por asociarse arbitrariamente con poblaciones de por sí estigmatizadas.

De acuerdo con el programa de las naciones unidas sobre el VIH/SIDA (ONU-SIDA), desde el inicio de la epidemia, en torno a 75 millones de personas han contraído la infección del VIH y alrededor de 32 millones han fallecido a causa de enfermedades relacionadas con el SIDA.

Desde 1983 en México, la pandemia del VIH y el SIDA, constituye el reto de salud pública más importante en el cambio de siglo XX al siglo XXI, por lo que se han emprendido diversos esfuerzos para su prevención y atención.

La Comisión Nacional de los Derechos Humanos, ha reconocido al VIH SIDA como una realidad que reclama la atención decidida de políticas de salud, pero también como un problema de derechos humanos. No solamente porque la protección de la salud y la no discriminación son derechos humanos, ni únicamente porque las personas que viven con VIH son sujetos de todos los derechos humanos, ni exclusivamente porque la condición de vulnerabilidad de estas personas es importante, sino porque la misma repuesta al SIDA por parte de la sociedad en su conjunto, sólo será exitosa si se colocan los derechos humanos en el corazón de la misma¹”

A más de 40 años del surgimiento del VIH/SIDA, los actores involucrados en los esfuerzos para tratar de contener y controlar el aumento de infecciones por este virus; concuerdan en que la desigualdad y las condiciones de vida, colocan a muchas personas en situaciones de vulnerabilidad para adquirir el virus de inmunodeficiencia humana. Hoy en día sabemos bastante acerca de los factores sociales que provocan que ciertos individuos sean más vulnerables a la infección por VIH. Algunos de estos factores son: la pobreza, la pertenencia a una etnia o a una comunidad rural, la migración, la edad, la orientación sexual y el género.

La respuesta a la pandemia de VIH en México ha avanzado por decreto, sin embargo, a la fecha no existe ningún un instrumento jurídico que aglutine a todos los servicios de salud pública, que permita hacer más eficientes los recursos y la atención, a continuación, se enlistan fechas y acciones de importancia que han permitido a México dar atención a la pandemia del VIH.

FECHA	ACCIÓN
1988	Comité Nacional de Prevención del Sida
24 de agosto de 1988	Consejo Nacional para la Prevención y el Control del Síndrome de la Inmunodeficiencia Adquirida (CONASIDA)
21 de junio del año 2000 actualizada	Norma Oficial Mexicana NOM-010-SSA2-1983
15 de octubre de 2010 actualizada	
27 abril de 2021	
5 de julio de 2001	Centro Nacional para la Prevención y el Control del VIH/SIDA (CENSIDA)
5 de noviembre 2002	Reglamento Interno del Conasida
2010 actualizada	Lineamientos de Funcionamiento de los (4) Comités del CONASIDA
01 enero 2015	

Según datos del Informe Histórico VIH 2do Trimestre 2025 del Sistema de Vigilancia Epidemiológica de VIH al 14 de julio de 2025 se han contabilizaron 9,046 casos de VIH en 2025. El Estado de México, Ciudad de México, Veracruz, Chiapas y Jalisco son los estados con mayor número de casos notificados por VIH².

La ONUSIDA, de la que México forma parte, en la actualidad cuenta con los objetivos 95-95-95 de diagnóstico para poner fin a la epidemia de VIH en el 2030, los países deben cumplir las metas globales en las que, el 95% de las personas que viven con VIH conozcan su estado serológico respecto al VIH, el 95% de las personas diagnosticadas con el VIH reciban tratamiento antirretroviral continuo, y que el 95% de las personas que reciben terapia antirretroviral tengan supresión viral; sin embargo, en México de acuerdo al Sistema de Vigilancia Epidemiológica de VIH, de la Dirección de Vigilancia Epidemiológica de Enfermedades Transmisibles, de la Secretaría de Salud, en su informe histórico de VIH del segundo trimestre de 2025, indica que en México, se ha tenido una variación en los casos diagnosticados de VIH; sin embargo, de acuerdo a las estimaciones y variantes, al término del 2025, los casos diagnosticados continúan a la alza, así como las defunciones por SIDA al no recibir tratamiento de manera oportuna.

La articulación y coordinación de los tres órdenes de gobierno y tres poderes de la unión permitirán dar una mejor respuesta a esta pandemia y atenderla desde aristas desde la información y eliminación de los prejuicios y estigmas hasta la prevención, atención y eliminación

En este sentido con el propósito de abonar a la eliminación de la criminalización y estigma que sufren las personas que viven con VIH/SIDA un servidor propuso la derogación del delito de “peligro de contagio”,

que se encuentra en espera de ser discutida y votada ante el pleno de la Cámara de diputados.

Algunos estados han aprobado instrumentos jurídicos en materia de atención de VIH como Ciudad de México, Oaxaca, Quintana Roo, Veracruz y Yucatán, por lo que se espera que también esté Congreso entre a la discusión y construcción de un instrumento jurídico que permita dar mejor atención y respuesta a la pandemia del VIH.

Día Mundial del Sida fue el primer día dedicado a la salud en todo el mundo. Desde entonces las agencias de las Naciones Unidas, los Gobiernos y la sociedad civil. Cada año, el 1 de diciembre, el mundo conmemora el Día Mundial del Sida. Ese día gente de todo el mundo se une para apoyar a las personas que viven con el VIH y recordar a las que han fallecido por enfermedades relacionadas con el sida.

Cada Día Mundial del Sida gira en torno a un tema diferente. En 2025 el lema es Superar las disrupciones, transformar la respuesta al sida.

En el marco de este día ONUSIDA sostiene que “Se necesitan soluciones transformadoras para mejorar el acceso a los servicios de VIH, eliminar el estigma y la discriminación de una vez por todas, y garantizar la protección de los derechos de las mujeres, las niñas y las personas LGBTQ+, quienes continúan enfrentando barreras desproporcionadas en el acceso a la atención médica.”³

Visibilizar este día desde una de las tribunas más importantes del país permitirá no visibilizar la existencia de la pandemia del VIH SIDA y visibilizar los retos y pendientes de las personas que viven con VIH o SIDA.

Por lo anteriormente expuesto y en términos del artículo 38, numeral 1, fracción I, del Reglamento de la Cámara de Diputados, el pleno, a propuesta de la Junta de Coordinación Política de esta Cámara, podrá decretar o acordar la celebración de sesiones solemnes para conmemorar sucesos históricos, someto a consideración el siguiente

Punto de Acuerdo

Único. La Cámara de Diputados del Honorable Congreso de la Unión solicita respetuosamente a la Junta

de Coordinación Política de esta Cámara, para que acuerde la celebración de una Sesión Solemne con motivo del Día Mundial del Sida para llevarse a cabo el miércoles 03 de diciembre de 2025.

Notas:

1. Comisión Nacional de Derechos Humanos. (2018). Programa VIH/SIDA y Derechos Humanos. 10/02/2022, de Comisión Nacional de Derechos Humanos Sitio web: <https://www.cndh.org.mx/derechos-humanos/programa-vihsida-y-derechos-humanos>

2. Informe Histórico VIH 2do Trimestre 2025, disponible en: https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/1023883/Informe_Historico_VIH_DVEET_2DO_TRIMESTRE2025.pdf

3. Día Mundial del Sida 2025, disponible en: <https://www.unaids.org/es/2025-world-aids-day>

Palacio Legislativo de San Lázaro,
a 2 de diciembre de 2025.

Diputado Jaime López Vela (rúbrica)

CON PUNTO DE ACUERDO, PARA SOLICITAR A LA SICT Y A CAPUFE A IMPLEMENTAR UN PROGRAMA NACIONAL PARA LA INSTALACIÓN DE ARCOS DINÁMICOS EN LOS PRINCIPALES CORREDORES CARRETEROS DE JURISDICCIÓN FEDERAL, A CARGO DEL DIPUTADO FRANCISCO JAVIER BORREGO ADAME, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA

El suscrito diputado Francisco Javier Borrego Adame, integrante del Grupo Parlamentario de Morena en la LXVI Legislatura, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 6, numeral 1, fracción I; 79, numeral 1, fracción II, y numeral 2, del Reglamento de la Cámara de Diputados, someto a consideración del pleno la presente proposición con punto de acuerdo, por el que respetuosamente se solicita a la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes y a Caminos y

Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos, para que, en el ámbito de sus respectivas competencias y en coordinación interinstitucional, implementen un programa nacional para la instalación de arcos dinámicos en los principales corredores carreteros de jurisdicción federal, a fin de fortalecer la supervisión del autotransporte federal y verificar el cumplimiento de pesos y dimensiones conforme a la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal y la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2017, con forme a las siguientes

Consideraciones

El autotransporte federal es el principal medio por el cual se moviliza la mayor parte de las mercancías en México. Las estadísticas básicas del sector muestran que el autotransporte mueve del orden de 58% de la carga nacional y representa, dentro del sector transporte, una participación preponderante, con millones de puestos de trabajo asociados, y un peso significativo en el PIB sectorial, lo que vuelve imperativa la modernización de sus esquemas de supervisión y cumplimiento normativo. En paralelo, en comercio exterior por modo de transporte, la proporción que circula por carreteras mantiene una relevancia estructural para exportaciones e importaciones, lo que coloca la red federal en el centro de la competitividad bajo el marco del T-MEC.

Para regular y mantener la seguridad en las carreteras durante el traslado de mercancías se emitió la NOM-012-SCT-2-2017 en la cual se establece los límites de peso y dimensiones máximas con los que pueden circular las combinaciones vehiculares en vías generales de comunicación de jurisdicción federal; en particular, para el tractocamión con doble semirremolque (*full*) fija un máximo de 66,500 kg, con dimensiones máximas de 31 m. de largo, 2.60 m. de ancho y 4.25 m. de alto, entre otras especificaciones por eje y por configuración, además de obligaciones de dispositivos de control y condiciones de operación para proteger la infraestructura y la seguridad de los usuarios. Este marco se sustenta legalmente en la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, y el Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad, que, conjuntamente, obligan al cumplimiento estricto de los parámetros técnicos y prevén sanciones en caso de violaciones.

La verificación del cumplimiento de pesos y dimensiones mediante tecnologías de pesaje dinámico (*Weigh-in-Motion*, WIM) ha avanzado en el país con estaciones que permiten medir el peso por eje y el peso bruto vehicular sin detener las unidades, a velocidad de operación, con base en la NOM-198-SCFI-2018 para garantizar la confiabilidad de los datos. El Instituto Mexicano del Transporte (IMT) ha documentado experiencias de verificación y el despliegue de estaciones portátiles y puntos monitoreados que confirman la eficiencia del pesaje dinámico frente al método estático, posibilitando medición continua y diseño de pavimentos con cargas reales, lo cual reduce costos de mantenimiento y mejora seguridad. La evidencia técnica es contundente: el daño a los pavimentos aumenta aproximadamente con la cuarta potencia de la carga por eje; por tanto, el sobrepeso genera deterioros exponenciales, surcos y grietas que acortan la vida útil de las carreteras y multiplican costos, como lo reconoce la doctrina técnica internacional y análisis especializados sobre el impacto de vehículos pesados.

El Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte en Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal, establece el objeto de regular el peso, dimensiones y capacidad de los vehículos en operación y define los conceptos y bases de cumplimiento, remitiendo a las normas oficiales para fijar los máximos autorizados y las sanciones correspondientes. En ese sentido, instalar arcos dinámicos con sensores de pesaje por eje, radares de velocidad, reconocimiento de placas y lectura de balizado (incluidos QR, cuando aplique) se alinea con la arquitectura normativa y permite construir trazabilidad sobre el cumplimiento de la NOM-012 de forma no intrusiva y a gran escala.

La estrategia federal de seguridad y supervisión en carreteras anunciada en 2025 estableció cuatro líneas de acción: cierre de accesos irregulares, instalación de arcos dinámicos, modernización de infraestructura y construcción de paradores integrales, focalizada en corredores con alto flujo de carga como México–Querétaro y México–Puebla, y ejes troncales en entidades como Estado de México, Baja California, Veracruz, Tamaulipas, Guanajuato y Sinaloa. La SICT detalló que se instalarán arcos dinámicos en 12 puntos estratégicos, articulados con la Guardia Nacional, y que CAPUFE opera ya una red de dispositivos de detección y cámaras que se busca duplicar, reforzando la ca-

pacidad de monitoreo continuo de la red concesionada y libre de peaje. De forma complementaria, se anunció una red de 10 arcos dinámicos con supervisión digital 24/7 que detecta sobrepeso, exceso de velocidad y permisos en tiempo real, integrando datos a sistemas como el SIRACP y habilitando sanción administrativa sin detener el tránsito, con despliegue prioritario en corredores del Bajío, fronteras norte y el eje México–Puebla–Veracruz¹.

El diagnóstico de siniestralidad en carreteras federales² muestra una magnitud que justifica medidas tecnológicas de verificación continua. En 2024 se registraron 13,771 accidentes a escala nacional en carreteras federales, con 1,812 fallecidos y alrededor de 6,800 lesionados, con alta concentración en entidades como Veracruz, Puebla y Zacatecas, mientras que Oaxaca, Ciudad de México y Colima reportaron menor incidencia relativa. Adicionalmente, la Guardia Nacional reportó 3,519 accidentes en la red federal solo entre enero y marzo de 2024, con daños materiales estimados en más de 2,198 millones de pesos, y una distribución por entidad que confirma la presión sobre los principales corredores troncales Gobierno de México. En perspectiva demográfica, las Estadísticas de Defunciones Registradas 2024 muestran 819,672 fallecimientos en el país; los accidentes se ubican como la quinta causa principal con 39,919 muertes, con patrones temporales que concentran picos en fines de semana, medianoche y primeras horas nocturnas, y una marcada sobrerepresentación de hombres jóvenes, lo que refuerza la necesidad de medidas preventivas tecnológicas y de control operativo en carreteras.

El impacto económico es tangible: el mayor riesgo ha encarecido primas y restringido coberturas para equipo pesado; cámaras empresariales han estimado incrementos de hasta 10% en costos de seguro por alto riesgo en corredores con alta incidencia, reflejando cómo la inseguridad y el incumplimiento normativo deterioran la competitividad y se trasladan a precios finales para consumidores.

Desde una perspectiva de infraestructura es necesario el uso de tecnología especializada para vigilancia y control, especialmente en el sureste y corredores con alta intensidad de carga. Informes y pronunciamientos sectoriales han señalado que una proporción relevante de la red presenta deficiencias, que la red federal supera 54 mil kilómetros y que las autopistas de cuota

son apenas una fracción del total, por lo que su monitoreo exige capacidades de Estado y coordinación interinstitucional. En este entorno, los arcos dinámicos ofrecen una herramienta costo-eficiente para preservar el pavimento, derivar datos para diseños y rehabilitaciones, y disuadir el sobrepeso que, por su relación de cuarta potencia con el daño por eje, multiplica el deterioro y el gasto público en mantenimiento.

La instalación de arcos dinámicos debe priorizar los principales ejes troncales y corredores de comercio exterior, integrando datos con sistemas de la SICT, CAPUFE y Guardia Nacional, y armonizando con la NOM-198-SCFI-2018 para asegurar calidad metrológica del pesaje dinámico. Debe incorporar capacidades de reconocimiento de placas, lectura de dispositivos de balizado, medición de altura y ancho, y radares de velocidad, con transmisión en tiempo real a centros de control. La articulación con CAPUFE es clave para casetas y tramos concesionados: CAPUFE opera miles de dispositivos de detección y cámaras, con monitoreo 24/7; duplicar esa infraestructura y sumarle pesaje dinámico con lectura integral permitirá cerrar brechas de vigilancia y construir trazabilidad nacional del cumplimiento.

El marco normativo exige congruencia operativa: el artículo 39 de la Ley de Caminos, Puentes y Auto-transporte Federal obliga a cumplir condiciones de peso, dimensiones, capacidad y límites de velocidad, y prevé dispositivos de control; el Reglamento sobre Peso y Dimensiones remite a normas oficiales para fijar máximos, y la NOM-012 detalla los límites y obligaciones por configuración. La instalación de arcos dinámicos en red nacional materializa la rectoría del Estado, protege la infraestructura, reduce externalidades negativas y mejora seguridad vial al detectar sobrepeso y excesos de velocidad, y también refuerza la supervisión de permisos y rutas autorizadas para el auto-transporte. Con ello se lograría una disminución de unidades fuera de norma mediante disuasión tecnológica; reducción de deterioro prematuro del pavimento al hacer cumplir límites por eje; baja en siniestros asociados a sobrepeso y dimensiones; mejoramiento de tiempos logísticos al reducir retenes; y datos accionables para inversión en conservación y modernización.

Durante décadas, el enfoque neoliberal toleró prácticas de autorregulación que derivaron en redes de vigilancia fragmentadas, deterioro de infraestructura y ex-

ternalidades de alto costo social. La instalación nacional de arcos dinámicos es una decisión estratégica que ordena la circulación de mercancías con base en normas oficiales, corrige fallas de mercado asociadas a incentivos de sobrecarga y reduce riesgos a la vida y al patrimonio de las personas. Es, además, una política de justicia social: las carreteras son bienes públicos estratégicos y su conservación favorece a todos, en especial a comunidades y regiones que dependen de la conectividad para acceder a servicios, trabajo y bienestar. En este sentido, la acción propuesta fortalece la rectoría del Estado, disminuye desigualdades territoriales y potencia la competitividad del país con seguridad y legalidad como condiciones habilitantes del desarrollo humano.

Los patrones temporales de accidentes fatales muestran picos en fines de semana y horarios nocturnos; la concentración por entidades en corredores troncales; y el peso de los siniestros de transporte dentro de las causas externas. El fortalecimiento de la supervisión con arcos dinámicos en rutas críticas (México–Querétaro, México–Puebla, 57, y corredores fronterizos) debe acompañarse de cierre de accesos irregulares, paradores integrales seguros y modernización de señalización y dispositivos de control; la propia SICT ha delineado estas acciones en 2025, con inversión mixta y publicación de lineamientos para formalizar paradores integrales, que complementan la vigilancia tecnológica con espacios de descanso regulados y servicios para operadores. Los datos de Guardia Nacional y las EDR de INEGI dan cuenta del costo humano y material de la siniestralidad.

En comercio exterior y cadenas de suministro, la seguridad de la carga y el control de cumplimiento normativo en corredores federales impactan directamente en costos, tiempos y confiabilidad. En suma, la propuesta de un programa nacional de instalación de arcos dinámicos es coherente con el marco normativo vigente, responde a la magnitud del sistema carretero federal y se alinea con las acciones de seguridad, conservación y modernización anunciadas por la SICT. Su implementación coordinada entre SICT y CAPUFE permitirá: medir y sancionar sobrepeso en tiempo real; validar dimensiones y velocidad; verificar permisos y rutas; integrar bases de datos para planeación de conservación; y reducir siniestros y costos operativos. Los beneficios esperados incluyen menor deterioro del pavimento por carga ilegal, disminución de accidentes

asociados a incumplimientos, mayor eficiencia logística al reducir paradas, y fortalecimiento de la soberanía logística bajo la rectoría del Estado. Con esta visión se prioriza la vida y el bienestar colectivo sobre la venta privada de operar fuera de norma.

Por lo anteriormente expuesto, se somete a consideración la siguiente proposición con

Punto de Acuerdo

Único- La Cámara de Diputados del Honorable Congreso de la Unión solicita respetuosamente a la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes y a Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos, para que, en el ámbito de sus respectivas competencias y en coordinación interinstitucional, implementen un programa nacional para la instalación de arcos dinámicos en los principales corredores carreteros de jurisdicción federal, a fin de fortalecer la supervisión del autotransporte federal, verificar el cumplimiento de pesos y dimensiones conforme a la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal y la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2017.

Notas:

1. <https://www.gob.mx/sct/prensa/anuncia-sict-acciones-de-seguridad-en-carreteras-federales-con-enfoque-de-prevencion-y-atencion-inmediata>
2. https://micsr.sct.gob.mx/images/DireccionesGrales/DGAF/EST_Accidentes_CF/Anuario_2024.pdf

Palacio Legislativo de San Lázaro,
a 2 de diciembre de 2025.

Diputado Francisco Javier Borrego Adame (rúbrica)

CON PUNTO DE ACUERDO, POR EL QUE RESPETUOSAMENTE SE SOLICITA A LA SICT, PARA QUE, EN EL ÁMBITO DE SUS FACULTADES Y EN COORDINACIÓN CON LAS EMPRESAS DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL DE PASAJEROS Y SUS CÁMARAS REPRESENTATIVAS, ESTABLEZCA CONVENIOS QUE AMPLÍEN LOS DESCUENTOS DIRIGIDOS A POBLACIÓN VULNERABLE DURANTE LA TEMPORADA VACACIONAL, A CARGO DEL DIPUTADO FRANCISCO JAVIER BORREGO ADAME, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA

El suscrito diputado Francisco Javier Borrego Adame, integrante del Grupo Parlamentario de Morena en la LXVI Legislatura, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 6, numeral 1, fracción I; 79, numeral 1, fracción II, y numeral 2, del Reglamento de la Cámara de Diputados, someto a consideración del pleno, la presente proposición con punto de acuerdo, por el que respetuosamente se solicita a la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, para que, en el ámbito de sus facultades y en coordinación con las empresas de autotransporte federal de pasajeros y sus cámaras representativas, establezca convenios que amplíen los descuentos dirigidos a población vulnerable durante la temporada vacacional; conforme a las siguientes

Consideraciones

La movilidad de las personas es un derecho habilitador, una condición indispensable para el ejercicio de otras libertades fundamentales como el acceso a la educación, la salud, el trabajo, la cultura y el esparcimiento. Sin una movilidad accesible y asequible, las brechas de desigualdad se profundizan y se perpetúan, condenando a millones de mexicanos a un aislamiento forzado que limita sus oportunidades de desarrollo y bienestar.

El principio de la Cuarta Transformación es no dejar a nadie atrás, lo que nos impulsa para buscar mecanismos a efecto de lograr la inclusión social en todos sus aspectos. El transporte, por tanto, debemos entenderlo en su justa dimensión de un servicio de interés público y un pilar estratégico para la construcción de una sociedad más justa y equitativa.

Durante décadas, en el modelo neoliberal generó una disparidad social que aún hoy seguimos trabajando para corregir, de hacer efectivo el derecho al esparcimiento, que no sea visto como un privilegio de unos

cuantos, y que se vuelve aún más complicado en la temporada vacacional de invierno, momentos en que la convivencia familiar y el legítimo derecho al descanso deberían ser universales.

La Cuarta Transformación ha emprendido una profunda revisión de estas estructuras heredadas, recuperando la capacidad del Estado para planificar, regular y orientar los sectores estratégicos hacia el bienestar colectivo. En este nuevo paradigma, la movilidad debe ser un eje transversal de la política social, una herramienta poderosa para reducir las desigualdades regionales y garantizar que los frutos del desarrollo lleguen a todos los rincones del país. La presente proposición se inscribe en esta visión de Estado, buscando corregir una de las inercias más lesivas del modelo anterior y reafirmar el compromiso de nuestro movimiento con los más vulnerables.

La dimensión del desafío social que enfrentamos es monumental, y las cifras oficiales lo confirman con una claridad incontestable. De acuerdo con los datos más recientes de la Medición de Pobreza Multidimensional 2024, publicados por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), en México hay 38.5 millones de personas en situación de pobreza, lo que representa el 29.6% de la población total. De este universo, 7.0 millones se encuentran en pobreza extrema, luchando día a día por satisfacer sus necesidades más básicas¹. Adicionalmente, un 32.2% de la población es considerada vulnerable por carencias sociales, un segmento que, si bien no es pobre en términos de ingresos, enfrenta serias dificultades para acceder a derechos fundamentales como la educación, la salud o la seguridad social. Estos datos, aunque reflejan una histórica reducción de la pobreza de 13.4 millones de personas entre 2018 y 2024 gracias a las políticas de bienestar del actual gobierno, también nos muestran la persistencia de un núcleo de vulnerabilidad que exige acciones focalizadas y contundentes. Para estos millones de mexicanos, el costo del transporte no es un gasto menor, sino una decisión crítica que compite directamente con la alimentación, la salud o la vivienda. Un viaje para visitar a la familia en otra entidad, para que los hijos conozcan el mar o para simplemente acceder a un periodo de descanso se convierte en un lujo inalcanzable.

El autotransporte federal de pasajeros es la columna vertebral de la movilidad en México; de acuerdo con

la Secretaría de Turismo, este modo de transporte moviliza a cerca del 80% de los turistas nacionales y extranjeros². Entre 2019 y 2024, el número de pasajeros transportados por carretera creció de 3,749 a 3,824 millones, una cifra que evidencia su rol insustituible en la conectividad del territorio nacional³. Sin embargo, este servicio no siempre es compatible con las necesidades de la población más desfavorecida. Las temporadas vacacionales, como Semana Santa, verano o invierno, que para muchos son sinónimo de descanso y reunificación, para otros es la frustración de no poder viajar.

Durante el verano de 2025, se estimó una derrama económica por turismo de 818,208 millones de pesos, con un incremento en la demanda de transporte de hasta un 20% en algunos sectores³. Es precisamente en estos periodos de alta movilidad cuando se debe apelar a la solidaridad y la coordinación entre gobierno e iniciativa privada para garantizar que los beneficios del turismo y el derecho al esparcimiento se distribuyan de manera más equitativa.

El marco normativo vigente permite que los los permisionarios del servicio de autotransporte federal de pasajeros, con apego en la ley y en su normatividad interna, podrán ofrecer el 50 por ciento de descuento a estudiantes de educación media superior y superior, durante todo el año, beneficios que varios transportistas han ampliado a maestros (25%) durante los periodos vacacionales, así como las tarifas especiales para adultos mayores, son un claro ejemplo de la creación de estas modalidades⁴. Más relevante aún es el modelo implementado para las personas con discapacidad, para quienes se otorgan descuentos del 50% a través de convenios de concertación celebrados entre la Dirección General de Autotransporte Federal y las empresas permisionarias⁵. Este mecanismo de convenios es un precedente de suma importancia, pues demuestra que es posible ampliar los beneficios sociales de manera coordinada y corresponsable, sin imponer cargas unilaterales que pudieran desincentivar al sector privado. Se trata de un modelo de colaboración exitoso, un diálogo constructivo entre la autoridad y los operadores que busca alinear los objetivos comerciales con las metas de bienestar social. La presente proposición no busca inventar un mecanismo nuevo, sino fortalecer y ampliar uno que ya ha probado su viabilidad y eficacia, extendiendo su lógica a otros grupos vulnerables durante los periodos de mayor necesidad.

La propuesta de ampliar los descuentos para la población vulnerable durante las temporadas vacacionales tiene un profundo impacto social y un considerable retorno económico. Desde una perspectiva de justicia social, la medida es inobjetable: facilitar que una familia de bajos ingresos pueda viajar para reunirse con sus seres queridos, es romper el círculo vicioso del aislamiento que impone la pobreza y abrir ventanas de oportunidad para el desarrollo humano y la cohesión social.

En un país con 38.5 millones de personas en pobreza, estas acciones son centrales para la construcción de un verdadero Estado de Bienestar. Pero más allá de la imperiosa necesidad social, la medida tiene un sólido fundamento económico. El turismo interno es uno de los motores más potentes de la economía mexicana, y el autotransporte es su principal combustible, movilizándolo a 8 de cada 10 turistas nacionales⁶. Al reducir el costo del transporte para un segmento significativo de la población, se libera capacidad de gasto que puede ser destinada al consumo de bienes y servicios en los destinos turísticos. Esto se traduce en una mayor derrama económica para las economías locales, beneficiando a hoteles, restaurantes, artesanos y pequeños comercios, generando empleos y distribuyendo la riqueza de manera más amplia en el territorio.

La Secretaría de Turismo ha estimado derramas económicas de cientos de miles de millones de pesos durante los periodos vacacionales⁷. Una política de descuentos ampliada potenciaría este efecto multiplicador, democratizando los beneficios del turismo y convirtiéndolo en una herramienta aún más eficaz para el desarrollo regional. La implementación a través de convenios de concertación, como se ha hecho para las personas con discapacidad, ofrece además un modelo equilibrado. Permite establecer las condiciones específicas de los descuentos, el número de asientos disponibles por unidad y los mecanismos de compensación, si fueran necesarios. Este enfoque de colaboración público-privada, característico de la Cuarta Transformación, asegura la viabilidad operativa de la medida y la alinea con los objetivos de rentabilidad del sector, demostrando que la justicia social y la eficiencia económica no solo no son excluyentes, sino que pueden y deben reforzarse mutuamente.

Por lo anteriormente expuesto, se somete a consideración la siguiente proposición con

Punto de Acuerdo

Único.- La Cámara de Diputados del Honorable Congreso de la Unión solicita respetuosamente a la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, para que, en el ámbito de sus facultades y en coordinación con las empresas de autotransporte federal de pasajeros y sus cámaras representativas, establezca convenios que amplíen los descuentos dirigidos a población vulnerable durante la temporada vacacional.

Notas:

1. Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). (2025). Comunicado de Prensa 118/25, Pobreza Multidimensional 2024. https://www.inegi.org.mx/contenidos/saladeprensa/boletines/2025/pm/pm2025_08.pdf

2. Secretaría de Turismo (Sectur). (s.f.). Moviliza Autotransporte De Pasajeros A 80% De Turistas Nacionales Y Extranjeros: SECTUR. Gobierno de México. Recuperado de <https://www.gob.mx/sectur/prensa/moviliza-autotransporte-de-pasajeros-a-80-de-turistas-nacionales-y-extranjeros-sectur>

3. Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT). (2025). Comunicado 228-2026: Habrá descuentos para estudiantes y maestros al viajar en autotransporte federal durante vacaciones de verano. Gobierno de México. <https://www.gob.mx/sct/prensa/habra-descuentos-para-estudiantes-y-maestros-al-viajar-en-autotransporte-federal-durante-vacaciones-de-verano>

4. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. (2015). Descuentos a maestros, estudiantes y personas de la tercera edad. Gobierno de México. <https://www.sct.gob.mx/transporte-y-medicina-preventiva/autotransporte-federal/tramites-y-servicios/descuentos-a-maestros-estudiantes-y-personas-de-la-tercera-edad/>

5. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. (2020). Descuentos en tarifas de los servicios de Autotransporte Federal de pasajeros a las personas con discapacidad. Gobierno de México. <https://www.sct.gob.mx/transporte-y-medicina-preventiva/autotransporte-federal/tramites-y-servicios/descuentos-en-tarifas-de-los-servicios-de-autotransporte-federal-de-pasajeros-a-las-personas-con-discapacidad/>

6. Secretaría de Turismo (Sectur). (s.f.). Moviliza Autotransporte De Pasajeros A 80% De Turistas Nacionales Y Extranjeros: SECTUR. Gobierno de México.

<https://www.gob.mx/sectur/prensa/moviliza-autotransporte-de-pasajeros-a-80-de-turistas-nacionales-y-extranjeros-sectur>

7. Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT). (2025). Comunicado 228-2026: Habrá descuentos para estudiantes y maestros al viajar en autotransporte federal durante vacaciones de verano. Gobierno de México. <https://www.gob.mx/sct/prensa/habra-descuentos-para-estudiantes-y-maestros-al-viajar-en-autotransporte-federal-durante-vacaciones-de-verano>

Palacio Legislativo de San Lázaro,
a 2 de diciembre de 2025.

Diputado Francisco Javier Borrego Adame (rúbrica)

CON PUNTO DE ACUERDO, PARA SOLICITAR RESPETUOSAMENTE A LA SICT Y A LA ARTF A EVITAR PRORROGAR LOS PERIODOS DE EXCLUSIVIDAD DERIVADO DE LAS CONCESIONES DE LAS VÍAS FÉRREAS, LOS CUALES CONCLUYEN EN LOS AÑOS 2027 Y 2028, A CARGO DEL DIPUTADO FRANCISCO JAVIER BORREGO ADAME, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA

El suscrito diputado Francisco Javier Borrego Adame, integrante del Grupo Parlamentario de Morena en la LXVI Legislatura, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 6, numeral 1, fracción I; 79, numeral 1, fracción II, y numeral 2, del Reglamento de la Cámara de Diputados, someto a consideración del pleno, la presente proposición con punto de acuerdo, por el que respetuosamente se solicita a la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, para que tome las medidas necesarias para garantizar el fin de la exclusividad en la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga, y a abstenerse de otorgar cualquier tipo de prórroga sobre dicho derecho, en beneficio de la soberanía nacional, la competencia económica y la competitividad del país; conforme a las siguientes

Consideraciones

La historia del sistema ferroviario mexicano es un reflejo de las tensiones entre el interés público y el privado, entre la soberanía nacional y los intereses extranjeros, y entre un modelo de desarrollo enfocado en el bienestar colectivo y uno orientado a la maximización de la ganancia particular.

Desde su nacionalización en 1937 por el General Lázaro Cárdenas del Río, los Ferrocarriles Nacionales de México (FNM) se erigieron como un pilar del desarrollo económico y la integración territorial del país, un símbolo de la capacidad del Estado para gestionar los sectores estratégicos en beneficio del pueblo. Sin embargo, el ciclo de políticas neoliberales que se impuso en las últimas décadas del siglo XX revirtió este principio, culminando en un proceso de privatización que, lejos de generar los beneficios prometidos de eficiencia y competitividad, instauró una estructura de mercado concentrada que hoy inhibe el potencial logístico de la nación y contraviene el espíritu de la Cuarta Transformación.

En febrero de 1995, mediante una reforma al artículo 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, el gobierno de Ernesto Zedillo sentó las bases para la desincorporación de FNM, un proceso que se materializó entre 1996 y 1998¹. Bajo el argumento de modernizar una infraestructura supuestamente obsoleta y de atraer inversión privada, se concesionó la red ferroviaria nacional a un puñado de empresas, otorgándoles no solo el control de las vías por periodos de hasta 50 años, sino también un derecho de exclusividad para la prestación del servicio de transporte de carga por 30 años. Este periodo de gracia, justificado como un incentivo para la inversión, está a punto de expirar, presentando una oportunidad histórica e irrenunciable para que el Estado mexicano, en el marco de la Cuarta Transformación, recupere la rectoría sobre este sector estratégico y corrija las distorsiones heredadas del modelo neoliberal.

El diseño de la privatización, basado en una “partición vertical” de la red en tres grandes líneas troncales regionales (Noreste, Pacífico-Norte y Sureste), fue severamente cuestionado desde su origen por crear monopolios privados regionales, subvaluar los activos de la nación y carecer de transparencia. El tiempo ha confirmado estas advertencias.

La posterior consolidación del mercado, marcada por la adquisición de Ferrosur por parte de Grupo México Transportes (propietario de Ferromex), ha derivado en la estructura actual: un duopolio de *facto* donde tan solo dos agentes económicos, Grupo México Transportes (GMXT) y Canadian Pacific Kansas City (CPKC), controlan de manera conjunta más del 80% del sistema ferroviario de carga². GMXT opera una red de 11,017 kilómetros de vías que cubren 24 estados, mientras que CPKC, tras su fusión, ha consolidado una red transnacional que conecta puntos clave de México, Estados Unidos y Canadá. Esta concentración del poder de mercado ha tenido consecuencias directas y cuantificables sobre la economía nacional.

La Comisión Federal de Competencia Económica (Cofece), en su “Estudio de competencia en el servicio público de transporte ferroviario de carga” publicado en 2021, determinó de manera contundente que el sector se caracteriza por una escasa competencia y la existencia de barreras significativas a la entrada³. Este diagnóstico, revela perjuicios tangibles para los usuarios del servicio, quienes enfrentan tarifas elevadas, pocas o nulas alternativas de transporte y una calidad de servicio que no siempre corresponde a las necesidades de un país que aspira a consolidarse como una potencia exportadora y un nodo logístico de clase mundial el estudio señaló que esta estructura de mercado afecta la competitividad de sectores industriales clave para la economía, como el automotriz, el cementero, el agrícola y el químico, que dependen del ferrocarril para mover grandes volúmenes de mercancías de manera eficiente.

El transporte ferroviario es una arteria vital para el comercio y la producción. En 2024, el sistema ferroviario mexicano movilizó un récord histórico de 132.69 millones de toneladas de carga, un incremento del 0.92% respecto a los 131.48 millones de toneladas de 2023⁴. A pesar de este volumen, su participación en la carga terrestre total apenas ronda el 19%, una cifra que evidencia el enorme potencial no aprovechado de este modo de transporte.

La Cuarta Transformación ha postulado un modelo de desarrollo donde el Estado asume un papel proactivo en la planeación económica y la corrección de las fallas de mercado, con un enfoque en la justicia social y la soberanía. En este contexto, la situación del sistema ferroviario es un caso emblemático de las consecuen-

cias de un modelo privatizador que priorizó el interés particular sobre el colectivo.

La promesa de que la inversión privada traería una modernización y eficiencia generalizadas no se ha cumplido por la creación de un duopolio que extrae ganancias excesivas y limita el desarrollo de una logística nacional integrada y competitiva. El inminente vencimiento de los derechos de exclusividad en junio de 2027 para las concesiones de Ferromex y CPKC, y en junio de 2028 para la de Ferrosur, representa una coyuntura crítica, es una oportunidad para reconfigurar el mercado, introducir competencia y corregir las distorsiones generadas por el diseño original de las concesiones. A partir de estas fechas, el Estado mexicano recuperará plenamente la facultad de otorgar derechos de paso o nuevas concesiones a terceros, rompiendo así el cerco de la exclusividad y abriendo la puerta a una nueva era para el ferrocarril en México.

Es imperativo que el gobierno de la Cuarta Transformación, a través de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT), actúe con visión de Estado y firmeza para asegurar que esta oportunidad no se malogre. Cualquier intento de prorrogar o extender, bajo cualquier figura jurídica, los derechos de exclusividad que están por vencer, contravendrían el espíritu del artículo 28 constitucional, que prohíbe los monopolios, y representaría una renuncia inaceptable a la facultad de rectoría del Estado sobre un sector estratégico. Sería, en esencia, una traición al mandato popular de transformar las estructuras económicas heredadas del neoliberalismo y ponerlas al servicio del desarrollo nacional.

Es fundamental distinguir con absoluta claridad entre la “vigencia de la concesión” y el “derecho de exclusividad”. El primero se refiere al plazo durante el cual una empresa puede operar la infraestructura, mientras que el segundo es el privilegio de ser el único prestador del servicio. Este último es el que está por vencer y el que no debe, bajo ninguna circunstancia, ser prorrogado. La no renovación de la exclusividad no implica la revocación de las concesiones, sino la apertura del mercado para que otros operadores puedan utilizar la infraestructura existente, pagando las contraprestaciones correspondientes, o incluso construir y operar nuevas vías. Este es el principio que debe guiar la política ferroviaria del Estado mexicano en los próximos años.

La introducción de competencia en el sistema ferroviario de carga es una condición necesaria para aprovechar plenamente las oportunidades que ofrece el fenómeno de la relocalización de empresas, o “*nearshoring*”, en el marco del Tratado entre México, Estados Unidos y Canadá (T-MEC). México se ha consolidado como el principal socio comercial de Estados Unidos, con un intercambio que superó los 840 mil millones de dólares en 2024[5]. El ferrocarril es un componente clave de esta relación, facilitando el movimiento de bienes a lo largo de cadenas de suministro altamente integradas. Sin embargo, la falta de competencia y las tarifas elevadas pueden mermar el atractivo de México como destino de inversión.

Para que el *nearshoring* se traduzca en un desarrollo industrial profundo y duradero, y no solo en un ensamblaje de bajo valor agregado, es indispensable contar con un sistema logístico eficiente, competitivo y con costos razonables. Un sistema ferroviario abierto a la competencia es fundamental para lograrlo. La Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario (ARTF) tiene un papel crucial que desempeñar en esta transición. Creada para supervisar el sector y garantizar condiciones de competencia equitativa.

La experiencia internacional demuestra que la apertura a la competencia en los mercados ferroviarios, cuando se acompaña de una regulación adecuada, genera beneficios significativos en términos de reducción de tarifas, mejora de la calidad del servicio e innovación.

La SICT, en coordinación con la ARTF, debe realizar y hacer públicos los estudios técnicos, económicos y jurídicos necesarios para diseñar un modelo de apertura que maximice el bienestar social. Esto podría incluir la licitación de nuevas concesiones, el fortalecimiento de un operador ferroviario estatal que compita en el mercado y la implementación de un sistema de acceso abierto donde múltiples empresas puedan ofrecer servicios sobre la misma infraestructura.

La recuperación de los trenes de pasajeros, una iniciativa emblemática del presidente Andrés Manuel López Obrador, también se inscribe en esta visión de un sistema ferroviario al servicio de la gente. Si bien el enfoque de este punto de acuerdo es el transporte de carga, es evidente que un sistema ferroviario más competitivo y diversificado beneficiará también el desarrollo del transporte de pasajeros, al promover la inversión en la modernización y expansión de la red.

El fin de la exclusividad es una oportunidad para transitar hacia un modelo ferroviario más justo, eficiente y alineado con los objetivos de la Cuarta Transformación: un modelo donde el ferrocarril vuelva a ser una palanca del desarrollo nacional.

Por lo anteriormente expuesto, se somete a consideración la siguiente proposición con

Punto de Acuerdo

Único.- La Cámara de Diputados del Honorable Congreso de la Unión solicita respetuosamente a la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes y a la Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario, evite prorrogar los periodos de exclusividad derivado de las concesiones de las vías férreas, los cuales concluyen en los años 2027 y 2028.

Notas:

1. Instituto Mexicano del Transporte. (1997). La privatización del sistema ferroviario mexicano. Boletín de Transporte, (40). Recuperado de <https://imt.mx/resumen-boletines.html?IdArticulo=123&IdBoletin=40>
2. Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario. (2025). Anuario Estadístico Ferroviario 2024. Gobierno de México. Recuperado de <https://www.gob.mx/artf/documentos/anuario-estadistico-ferroviario-2024>
3. Comisión Federal de Competencia Económica. (2021). Estudio de competencia en el servicio público de transporte ferroviario de carga. Recuperado de https://www.cofece.mx/wp-content/uploads/2021/08/FERRO_doc-2021.pdf
4. Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario. (2025). Pulso Operativo del Sistema Ferroviario Mexicano. Gobierno de México. Recuperado de <https://www.gob.mx/artf/acciones-y-programas/portal-de-datos-abiertos>
5. Bureau of Transportation Statistics. (2025). TransBorder Freight Annual Report 2024. U.S. Department of Transportation. Recuperado de <https://www.bts.gov/transborder>

Palacio Legislativo de San Lázaro, a 2 de diciembre de 2025.

Diputado Francisco Javier Borrego Adame (rúbrica)

CON PUNTO DE ACUERDO, POR EL QUE SE SOLICITA RESPETUOSAMENTE A LA CNE A REVISAR LA METODOLOGÍA PARA LA FIJACIÓN DE PRECIOS MÁXIMOS DEL GAS LP, CON EL FIN DE GARANTIZAR LA CONTINUIDAD DEL SERVICIO EN ZONAS RURALES Y EL ACCESO EQUITATIVO A ENERGÉTICOS BÁSICOS, A CARGO DEL DIPUTADO FRANCISCO JAVIER BORREGO ADAME, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA

El suscrito diputado Francisco Javier Borrego Adame, integrante del Grupo Parlamentario de Morena en la LXVI Legislatura, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 6, numeral 1, fracción I; 79, numeral 1, fracción II, y numeral 2, del Reglamento de la Cámara de Diputados, someto a consideración del pleno la presente proposición con punto de acuerdo, por el que respetuosamente se solicita a la Comisión Nacional de Energía a revisar la metodología para la fijación de precios máximos del gas Lp, con el fin de garantizar la continuidad del servicio en zonas rurales y el acceso equitativo a energéticos básicos, al tenor de las siguientes

Consideraciones

La primera Encuesta Nacional sobre Consumo de Energéticos en Viviendas Particulares (Encevi)¹ realizada por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) en 2018 muestra que el gas LP es el combustible de mayor uso en los hogares mexicanos con un 79%, seguido de la leña o carbón con un 11% y el gas natural con un 7%.

La ENCEVI también muestra que la mayor parte de la energía térmica que se consume en las viviendas se destina a la preparación de alimentos. Asimismo, el 85% de las viviendas utiliza una estufa para calentar o cocinar alimentos (de las cuales un 99% funcionan con gas) y el 44% de las viviendas utiliza algún tipo de calefactor de agua (de las cuales un 80% funcionan con gas). Esto muestra la relevancia del gas LP como un combustible de uso primordial para las familias mexicanas.

Cabe señalar que, en México, la demanda nacional del gas LP por sector principalmente se ha enfocado al uso residencial, abarcando más de 50% de la demanda total nacional en los últimos años.

El marco normativo que rige la regulación del gas LP en México encuentra su fundamento en la Constitu-

ción Política de los Estados Unidos Mexicanos, específicamente en los artículos 25, 27 y 28. Estos artículos consagran la rectoría del Estado sobre el desarrollo nacional, el dominio directo de la Nación sobre los hidrocarburos y la facultad de imponer modalidades a la propiedad privada dictadas por el interés público, así como de regular y vigilar la producción, distribución y comercialización de bienes y servicios básicos para la economía nacional.

El artículo 28 de la Constitución expresamente dispone que: “El Poder Ejecutivo federal, por conducto de la dependencia encargada de conducir y supervisar la política energética del país, contará con las atribuciones para llevar a cabo la regulación técnica y económica; así como la facultad sancionadora en materia energética y de hidrocarburos, en los términos que determine la ley.”

En 2021, los precios del gas LP se dispararon debido a la recuperación de la demanda en China e India, recortes de producción por la OPEP y tensiones en Europa del Este². Esta crisis en los mercados globales impactó directamente en el bolsillo de las familias mexicanas. A pesar de la liberalización del mercado energético en años anteriores, la falta de una competencia efectiva en el sector de distribución de gas LP permitió que los permisionarios trasladaran, y en ocasiones amplificaran, el alza internacional a los consumidores finales. El aumento descontrolado del precio de un bien de primera necesidad encendió las alarmas del gobierno federal, que se vio en la obligación de actuar para proteger a la población³.

El 28 de julio de 2021, la SENER emitió la Directriz de Emergencia para el bienestar del Consumidor de Gas Licuado de Petróleo⁴. Este instrumento, de carácter temporal, instrumentó a la CRE a establecer una metodología para la fijación de precios máximos al consumidor final.

En cumplimiento de esta directiva, la CRE publicó el 29 de julio de 2021 En el Diario Oficial de la Federación el Acuerdo A/024/2021, que entró en vigor de manera inmediata. Este acuerdo comenzó un esquema de precios máximos semanales para el gas LP en 145 regiones del país. La medida buscaba controlar la especulación y garantizar que el precio final reflejara de manera justa los costos de toda la cadena de valor.

La regulación de emergencia demostró ser efectiva en contener la escalada de precios, brindando un respiro a los consumidores. Sin embargo, se hizo evidente la necesidad de una metodología más robusta y permanente. Así, el 28 de julio de 2022, la CRE emitió el Acuerdo A/023/2022, que abroga al A/024/2021 y establece la “Metodología para la determinación de precios máximos de gas licuado de petróleo objeto de venta al usuario final”.

Este nuevo acuerdo, que rige hasta la fecha, perfecciona el sistema de precios máximos, ahora aplicable a 201 regiones. La fórmula para determinar el precio máximo por kilogramo y por litro se basa en una estructura de costos que busca reflejar las particularidades de cada región. Los componentes clave de esta fórmula son:

$$P_{t,i,mv}^{Max} = (P_{t-1,i,mv}^{CPV} + FI_{Q-1,i,mv} + MC_{t-1,i,mv}) K_{t,i} + IVA_i$$

Donde:

- $P_{t,i,mv}^{Max}$ = Precio máximo aplicable a la región i , en la semana t , que se refiere a la semana de su aplicación y la modalidad de venta mv , en pesos por kilogramo, o pesos por litro, según corresponda.
- $P_{t-1,i,mv}^{CPV}$ = Precio promedio de comercialización por punto de venta aplicable a la región i , en la semana $t-1$, y la modalidad de venta mv .
- $FI_{Q-1,i,mv}$ = Costo unitario estimado del flete desde el centro embarcador punto de venta de la primera enajenación hasta la planta de distribución aplicable a la región i , en el trimestre inmediato anterior $Q-1$, y la modalidad de venta mv .
- $MC_{t-1,i,mv}$ = Margen de comercialización estimado para la semana $t-1$, para la región i y la modalidad de venta mv .
- $K_{t,i}$ = Factor de ajuste que se utilizará como método de control cuando la variación del precio máximo exceda la inflación anualizada. En caso de no existir variaciones del precio máximo que excedan la inflación el valor de k será 1.
- IVA_i = Impuesto al valor agregado aplicable a cada municipio de la región i .

En su momento el acuerdo fue un apoyo invaluable para las familias mexicanas, sin embargo, el cambio de la realidad internacional y la aplicación de directivas que no coinciden con la realidad nacional están ocasionando una serie de problemas como el desabasto en las regiones más apartadas en perjuicio de las familias de menores ingresos

En particular, el esquema de precios máximos ha afectado de forma severa a los llamados “comisionistas” u “hombres camión”, quienes carecen de permisos integrales y operan bajo esquemas de compra directa en planta y venta en localidades marginadas o de difícil acceso. La pérdida de más del 50% del margen comercial ha imposibilitado la renovación de vehículos, válvulas y cilindros, e incluso ha derivado en el abandono de rutas no rentables en comunidades ejidales.

De acuerdo con la Asociación Mexicana de Distribuidores de Gas LP y Empresas Conexas (Amexgas), el margen comercial actual, de 3.97 pesos por kilo, re-

sulta insuficiente para sostener la operación. Se ha propuesto una revisión escalonada hasta alcanzar un margen de 6.50 a 7.50 pesos por kilo, con el objetivo de garantizar continuidad, seguridad operativa e inversión en infraestructura.

Además, se han reportado problemas logísticos y de suministro atribuibles a retrasos portuarios en EE. UU., así como limitaciones en el despacho por parte de terminales de Pemex, que obligan a recorridos adicionales de distribución y generan tiempos de espera de hasta 36 horas para el llenado de pipas, lo que agrava los costos de operación y el desabasto, en particular en regiones de más difícil acceso.

Las comunidades apartadas y rurales ven disminuida su cobertura energética, mientras que los distribuidores y comisionistas enfrentan condiciones cada vez más críticas para sostener su labor. La situación pone en riesgo tanto la equidad en el acceso a energéticos como los compromisos del Estado en materia de transición energética y reducción de pobreza energética.

En el caso de Coahuila, los municipios más apartados y demás difícil situación económica se han quedado varios meses sin que los distribuidores de Gas accedan a ejidos pertenecientes a los municipios de San Pedro, Múzquiz, y otros tantos en donde las personas han tenido que organizarse para ir a la ciudades a comprar el gas, gastando mucho más que el costo del hidrocarburo, impactando en sus bolsillos, en su calidad de vida y aumentando su pobreza energética, en contra de la política pública de esta cuarta transformación, que es primero los pobres.

Si bien en su momento, el Gobierno federal, la normatividad que tenía, estableció las medidas que beneficiaban a la población en general dicho marco normativo no permitía una adecuada alineación entre las necesidades de millones de mexicanos y una respuesta expedita y eficiente por parte de la autoridad, en virtud de ello se modificó el Marco normativo en materia de hidrocarburos y el congreso de la unión, expidió dos nuevas leyes Ley del Sector Hidrocarburos y la Ley de la Comisión Nacional de Energía en las cuales se especifica el ámbito de competencia de la secretaria de energía y de la Comisión Nacional de Energía las cuales de manera sucinta son:

1. La Secretaría de Energía (Sener): Se convierte en el actor principal y rector de la política energética nacional, de la planeación estratégica y la supervisión general del sector. Las decisiones más importantes, como el diseño de nuevos mercados, la definición de las reglas para la participación privada y la alineación de la regulación con los objetivos de soberanía energética, recaen directamente en su ámbito, al mismo tiempo es la cabeza del sector al que pertenecen PEMEX y CFE.

2. La Comisión Nacional de Energía (CNE): Como órgano desconcentrado de la SENER, es responsable de:

- Otorgar, modificar y supervisar los permisos para toda la cadena de valor de hidrocarburos (transporte, almacenamiento, distribución, comercialización) y del sector eléctrico (generación, comercialización).
- Determinar las metodologías para el cálculo de tarifas reguladas, como las de transmisión y distribución eléctrica o el precio máximo del Gas LP, aunque siempre en consonancia con la política de la SENER.
- Emitir la normatividad de carácter técnico (Normas Oficiales Mexicanas) que deben cumplir los participantes del mercado.
- Resolver sobre la imposición de sanciones por incumplimientos a la regulación.

Derivado de la existencia de un nuevo marco jurídico y de una nueva realidad con reglas más claras es que se hace un atento llamado a la Comisión Nacional de Energía a efecto de que lleve a cabo una revisión integral de la metodología para la fijación de precios máximos del gas LP, considerando:

- Las condiciones reales de operación de los distribuidores y comisionistas;
- Las particularidades logísticas de las regiones rurales y ejidales;
- La necesidad de preservar la continuidad del servicio;

- Y la importancia de garantizar el acceso universal y seguro al energético.

Lo anterior, con el propósito de asegurar la sustentabilidad económica de los agentes del sector, sin menoscabo del bienestar de los consumidores ni del equilibrio económico.

Por lo anteriormente expuesto, se somete a consideración del pleno el siguiente

Punto de Acuerdo

Primero. La Cámara de Diputados del Honorable Congreso de la Unión solicita respetuosamente a la Comisión Nacional de Energía para que, en ejercicio de sus facultades, lleve a cabo una revisión integral de la metodología para la determinación de precios máximos del gas LP objeto de venta al usuario final.

Segundo. Se solicita a dicha Comisión que en dicha revisión se consideren: Las condiciones reales de operación de los distribuidores y comisionistas; Las particularidades logísticas y de acceso en regiones rurales, marginadas o ejidales; La necesidad de garantizar la continuidad del servicio y la seguridad operativa; La importancia de preservar el acceso equitativo, universal y seguro al gas LP como energético básico.

Tercero. La Cámara de Diputados solicita respetuosamente a la Comisión Nacional de Energía a que, en el ámbito de su competencia, promueva acciones para fortalecer la infraestructura de almacenamiento y distribución de gas LP en comunidades apartadas, con objeto de evitar el desabasto y asegurar la equidad territorial en el acceso a este recurso.

Notas:

1. https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/encevi/2018/doc/encevi2018_presentacion_resultados.pdf
2. <https://www.iea.org/topics/global-energy-crisis?language=es>
3. https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5625307&fecha=29/07/2021#gsc.tab=0
4. <https://sidof.segob.gob.mx/notas/5625053>

Palacio Legislativo de San Lázaro,
a 2 de diciembre de 2025.

Diputado Francisco Javier Borrego Adame (rúbrica)

CON PUNTO DE ACUERDO, PARA SOLICITAR A LA SICT A PRIORIZAR LA REHABILITACIÓN INTEGRAL, MODERNIZACIÓN Y CONSERVACIÓN DE LOS TRAMOS CARRETEROS FEDERALES UBICADOS EN EL ESTADO DE COAHUILA, IMPLEMENTANDO PROGRAMAS DE MANTENIMIENTO PREVENTIVO Y CORRECTIVO CON BASE EN DIAGNÓSTICOS TÉCNICOS ACTUALIZADOS, A CARGO DEL DIPUTADO FRANCISCO JAVIER BORREGO ADAME, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA

El suscrito diputado Francisco Javier Borrego Adame, integrante del Grupo Parlamentario de Morena en la LXVI Legislatura, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 6, numeral 1, fracción I; 79, numeral 1, fracción II, y numeral 2, del Reglamento de la Cámara de Diputados, someto a consideración del pleno la presente proposición con punto de acuerdo, por el que respetuosamente se solicita a la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes que, en el ámbito de sus atribuciones, priorice la rehabilitación integral, modernización y conservación de los tramos carreteros federales ubicados en el estado de Coahuila, implementando programas de mantenimiento preventivo y correctivo con base en diagnósticos técnicos actualizados.

Consideraciones

En el estado de Coahuila pasan corredores carreteros estratégicos para la integración productiva del norte del país, la conectividad con la frontera, y la movilidad interna de personas y mercancías. Por él atraviesan rutas federales claves como la 57 (México–Piedras Negras), la 40 (Saltillo–Torreón/Monterrey), la 2 (Nuevo

Laredo–Ciudad Acuña), además de la 30 (Monclova–Torreón), 53 (Monterrey–Monclova), y 54 (Zacatecas–Saltillo), por el cual circula el tránsito de mercancías de la industria, del sector agropecuario principalmente para el comercio exterior.

Respecto del mantenimiento carretero la SICT, en sus reportes de avance físico-financiero del Programa Nacional de Conservación de Carreteras (PNCC) 2024 para Coahuila, detalla la cobertura de conservación rutinaria sobre más de 430 kilómetros en la Ruta 40 y segmentos de la 57 y 54, así como intervenciones de recuperación de pavimento, fresado y microaglomerado en tramos de alto flujo como Monclova–Piedras Negras y Saltillo–Monclova¹.

La conservación periódica y rutinaria registrada por el Centro SICT Coahuila en 2024 integra trabajos específicos por tramo con metas y asignaciones, incluyendo la recuperación de carpeta en la Torreón–San Pedro de las Colonias (cuerpo B), rehabilitaciones puntuales entre T. La Esperanza–La Cuchilla, y fresado en límites de Zacatecas/Coahuila–Saltillo, además del bacheo y microaglomerado en segmentos del límite Nuevo León/Coahuila–Castaños. En paralelo se informa el finiquito de reconstrucción del puente Río Salado (Monclova–Sabinas) y un conjunto de acciones de conservación periódica de puentes, dando cuenta de una agenda técnica que, pese a su avance, requiere refuerzo sistemático ante la magnitud del deterioro acumulado y la demanda logística sobre la red libre de peaje.

El cierre del PNCC 2023, igualmente publicado por SICT, muestra el detalle de metas, avances físicos y financieros por obra y tramo en Coahuila, con 237.27 millones de pesos ejercidos y distribución por categorías: reconstrucción, conservación periódica de tramos y puentes, fresado y carpeta, bacheo/microaglomerado, y conservación rutinaria sobre cerca de 1,952 km programados, lo que evidencia la escala del desafío de mantenimiento, así como la necesidad de sostener, actualizar y ampliar los programas preventivos y correctivos con base en diagnósticos técnicos recientes por ruta y segmento².

A escala nacional, la SICT publicó el Programa de Trabajo 2025 de la Dirección General de Conservación de Carreteras, que integra un presupuesto de 10,000 millones de pesos para el PNCC (clave K032), desglosado en metas de conservación periódica de tra-

mos (1,934.31 km), conservación rutinaria (45,592 km), y acciones para incrementar la seguridad (reconstrucción de puentes, atención a puntos de conflicto, fallas geológicas y señalamiento horizontal y vertical), además de estudios, proyectos y supervisión.

En el componente APP se listan corredores relevantes para el norte del país, incluyendo Matehuala–Saltillo, San Luis Potosí–Matehuala y Saltillo–Monterrey–La Gloria, de alta incidencia logística y con presión de cargas pesadas. Esta arquitectura programática refuerza la pertinencia de priorizar en 2025–2026 a entidades con grandes ejes troncales como Coahuila, donde la conservación impacta directamente en seguridad, costos de operación y competitividad³.

La planeación y seguimiento técnico de la red federal cuentan con apoyo cartográfico y estadístico oficial: el Atlas del Sector, el Miniatlas y los mapas por entidad federativa que la SICT actualiza en coordinación con sus Centros, y la Red Nacional de Caminos del INEGI, modelada con el estándar ISO 14825:2011 (GDF 5.0), que integra datos de ruteo, localidades, casetas, tarifas y servicios. Estos instrumentos permiten georreferenciar la condición de la superficie de rodamiento, aforos, inventarios de señalamiento y dispositivos de seguridad, así como identificar segmentos de alta siniestralidad y puntos críticos para intervención prioritaria, elementos esenciales para integrar diagnósticos técnicos actualizados por tramo^{4, 5}.

En materia de seguridad vial, el Instituto Mexicano del Transporte (IMT) publica anualmente el Anuario Estadístico de Colisiones en Carreteras Federales, con desagregaciones por entidad, ruta, carretera, tramo y hasta segmentos de 500 metros, así como indicadores de costos de siniestralidad, perfil por tipo de vehículo y condición de la vía (libre de peaje/peaje, número de carriles). La edición 2024 aporta una base metodológica para identificar prioridades de intervención y medir impactos de políticas de conservación y modernización, incluyendo valor estadístico de la vida y costos asociados, con soporte de datos de Guardia Nacional y consistencia metrológica que permiten evaluar la efectividad de acciones como rehabilitación estructural, mejora de drenaje, señalamiento y barreras de protección en la reducción de colisiones y su gravedad⁶.

Complementariamente, los instrumentos estadísticos de INEGI como el Censo Nacional de Seguridad Pú-

blica Federal (2024) incorporan variables sobre accidentes de tránsito en carreteras y puentes de jurisdicción federal registrados por la Guardia Nacional, con saldos de personas fallecidas, lesionadas y daños materiales, permitiendo el seguimiento serie-a-serie y la comparación interanual por entidad. Este insumo es clave para la programación de conservación con enfoque en seguridad, y para sostener diagnósticos técnicos que integren aforos, tipología vehicular, condiciones geométricas, y desempeño del pavimento frente a cargas por eje y condiciones climáticas, elementos indispensables en la priorización de obras de Coahuila⁷.

Diversos reportes periodísticos han advertido rezagos y tensiones presupuestales, con señalamientos sobre la necesidad de reforzar mantenimiento en la 57 y la 40 por su deterioro y su alta siniestralidad, así como la urgencia de atender tramos críticos como Saltillo–Monclova y Saltillo–Torreón⁸.

En particular, los segmentos de la carretera 57 en el estado concentran tránsito de largo itinerario, tráfico internacional y cargas pesadas, haciendo imprescindible la aplicación estricta de programas de conservación periódica (recapado, bacheo estructural, microaglomerados, sellos y correcciones puntuales de geometría), conservación rutinaria (limpieza de cunetas, deshierbe, retiro de obstáculos, reposición de señalamiento), y obras de seguridad vial (barreras, tachas, guarniciones, dispositivos luminosos y atención a puntos de conflicto), conforme a las metas y presupuestos del PNCC 2025.

Derivado del deterioro acelerado de las carreteras por sobrecarga debe incorporar tecnologías de evaluación (perfilómetros, deflectómetros, GPR), mejorar drenajes y obras de cruce, y actualizar señalamiento horizontal y vertical conforme a las metas de seguridad del PNCC, para disminuir siniestros, costos de operación y tiempos de viaje en corredores troncales.

Priorizar la rehabilitación, modernización y conservación en Coahuila es un acto de justicia territorial: protege el patrimonio público, cuida la vida de las personas usuarias, y reduce desigualdades en conectividad y acceso a oportunidades. La inversión y gestión activa en la red federal libre de peaje, con criterios técnicos y planeación multianual, evita que las comunidades paguen el costo oculto de baches, fallas estructurales y señalamiento deficiente, que se traducen en acciden-

tes, incremento de precios por logística insegura, y pérdida de competitividad regional.

La evidencia del IMT y la Guardia Nacional sobre siniestralidad en carreteras federales debe integrarse como criterio explícito para la priorización: tramos con tasas de colisión y gravedad superiores a la media estatal, segmentos de concentraciones recurrentes, curvas peligrosas, zonas con drenaje insuficiente y cruces con alta exposición a choques deben ocupar los primeros lugares en los programas 2025–2026. La incorporación del valor estadístico de la vida y costos de siniestralidad en la evaluación socioeconómica de proyectos de conservación y modernización hacen manifiesta la urgencia de intervenir tramos de la 57, 40, 2 y 30 en Coahuila, maximizando el impacto en seguridad y reduciendo pérdidas humanas y materiales.

Se requiere sincronizar conservación con operativos de seguridad vial y de vigilancia de pesos y dimensiones en el autotransporte, con la renovación del señalamiento y dispositivos de protección, la atención a puntos de conflicto y la planeación de conservación, son medidas necesarias para tener unas carreteras seguras.

El fortalecimiento de la conservación también incide directamente en costos logísticos y competitividad. Tramos en buen estado reducen consumo de combustibles, desgaste de unidades y tiempos de traslado, lo que se traduce en menores costos para cadenas de suministro y, finalmente, en precios más estables para consumidores. En una entidad con presencia industrial y vínculos transfronterizos, el mantenimiento preventivo y correctivo oportuno evita que el deterioro alcance niveles donde las intervenciones deben ser de reconstrucción, mucho más caras y que propician mayor tráfico en el tránsito de personas y mercancías.

Finalmente, la integración de diagnósticos técnicos actualizados como base de los programas de conservación es necesario: levantamientos visuales sistemáticos, inventarios de fallas, datos de aforo y pesaje, condición de drenaje y estructuras, y perfiles de siniestralidad, deben confluir en matrices de decisión para priorizar la inversión por ruta y tramo.

Por lo anteriormente expuesto, se somete a consideración la siguiente proposición con

Punto de Acuerdo

Único- La Cámara de Diputados solicita respetuosamente a la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes para que, en el ámbito de sus atribuciones, priorice la rehabilitación integral, modernización y conservación de los tramos carreteros federales ubicados en el estado de Coahuila, implementando programas de mantenimiento preventivo y correctivo con base en diagnósticos técnicos actualizados.

Notas:

1. <https://www.sct.gob.mx/carreteras/direccion-general-de-conservacion-de-carreteras/avance-del-programa-de-obra-2024/coahuila/>
2. <https://www.sct.gob.mx/index.php?id=7699>
3. <https://www.sct.gob.mx/carreteras/direccion-general-de-conservacion-de-carreteras/programa-de-trabajo-2025/>
4. <https://www.sct.gob.mx/planeacion/cartografia>
5. <https://www.inegi.org.mx/temas/viascomunicacion/>
6. <https://www.imt.mx/archivos/Publicaciones/DocumentoTecnico/dt96.pdf>
7. <https://www.inegi.org.mx/rnm/index.php/catalog/1033/data-dictionary/F279>
8. <https://www.elsiglodetorreon.com.mx/noticia/2024/cero-inversion-del-gobierno-federal-para-carreteras-de-coahuila.html>

Palacio Legislativo de San Lázaro,
a 2 de diciembre de 2025.

Diputado Francisco Javier Borrego Adame (rúbrica)

CON PUNTO DE ACUERDO, POR EL QUE SE SOLICITA RESPETUOSAMENTE A LA SICT, ASÍ COMO A LA GN, A FORTALECER LA SUPERVISIÓN Y EL USO OBLIGATORIO DEL SIRSE POR PARTE DE LOS PRESTADORES DE SERVICIOS DE ARRASTRE, ARRASTRE Y SALVAMENTO, A FIN DE GARANTIZAR LA TRANSPARENCIA, LEGALIDAD Y PROTECCIÓN A LOS USUARIOS DEL AUTOTRANSPORTE FEDERAL, A CARGO DEL DIPUTADO FRANCISCO JAVIER BORREGO ADAME, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA

El suscrito diputado Francisco Javier Borrego Adame, integrante del Grupo Parlamentario de Morena en la LXVI Legislatura, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 6, numeral 1, fracción I; 79, numeral 1, fracción II, y numeral 2 del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración de esta soberanía la presente proposición con punto de acuerdo, por la que se solicita respetuosamente a la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, así como a la Guardia Nacional, a fortalecer **la supervisión y el uso obligatorio del Sistema Informático de Registro de Servicios (SIRSE) por parte de los prestadores de servicios de arrastre, arrastre y salvamento**, con el fin de garantizar la transparencia, legalidad y protección de los usuarios del autotransporte federal, conforme a las siguientes

Consideraciones

La prestación de los servicios de arrastre, salvamento y depósito de vehículos en las carreteras federales constituye una actividad auxiliar del autotransporte federal que requiere ser regulada bajo los principios de legalidad, eficiencia, transparencia y rendición de cuentas. Conforme al Reglamento de los Servicios Auxiliares para el Autotransporte Federal y sus Servicios, publicado el 3 de mayo de 2023, corresponde a la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT) supervisar y regular estos servicios.

El sistema digital Sistema Informático de Registro de Servicios (SIRSE) fue instaurado con la finalidad de registrar de manera clara y eficiente cada evento de auxilio carretero: la asignación de la unidad de grúa, el traslado del vehículo, el depósito, los costos aplicados y el estado final de la entrega. Este instrumento es una herramienta de supervisión y control para garantizar que las tarifas sean las autorizadas, que los prestadores estén debidamente autorizados y que los usuarios fina-

les del autotransporte federal estén protegidos frente a prácticas abusivas.

A través del SIRSE, los permisionarios deben registrar la memoria descriptiva de cada servicio y la base tarifaria correspondiente, lo que permite establecer un mecanismo uniforme para el cálculo de costos y la supervisión de operaciones. Su implementación representa un avance sustancial en la regulación del sector, al permitir que la autoridad cuente con información precisa sobre quién presta el servicio, en qué condiciones y bajo qué tarifas, contribuyendo así a prevenir abusos, fortalecer la rendición de cuentas y proteger los derechos de los usuarios y transportistas frente a prácticas irregulares en los servicios de grúas y corrales.

Sin embargo, en la práctica, numerosos concesionarios y permisionarios evaden el uso del sistema bajo el argumento de fallas técnicas, falta de conectividad o ausencia de infraestructura, lo que genera opacidad, discrecionalidad y abusos en los cobros hacia los usuarios del autotransporte federal. Esta situación afecta de manera particular a los pequeños transportistas y hombres camión, quienes carecen de mecanismos ágiles para defenderse frente a cobros excesivos o retenciones arbitrarias en corrales.

La falta de uso efectivo del SIRSE no sólo vulnera los derechos de los usuarios, sino que debilita la capacidad del Estado para fiscalizar y supervisar la operación de los servicios de arrastre, abriendo espacio a la corrupción y al uso irregular de permisos o concesiones vencidas.

De igual forma, es indispensable que la Guardia Nacional, en el marco de sus atribuciones en materia de seguridad en carreteras federales, verifique que las empresas que participan en los llamados “*Roles de Atención*” cuenten con la documentación vigente expedida por la SICT, incluyendo permisos, pólizas, unidades registradas y operadores certificados. Ello contribuirá a ordenar el sector, proteger a los transportistas y evitar la operación de empresas irregulares que comprometen la legalidad y la seguridad de los usuarios.

La verificación de los llamados “*Roles de Atención*” en carreteras federales resulta crucial para erradicar prácticas irregulares en el servicio de grúas, arrastre y

salvamento. En diversos estados del país se ha documentado que empresas sin concesión o permiso vigente expedido por la SICT logran incorporarse indebidamente a los listados operativos, aprovechando vacíos de control o deficiencias en la supervisión. Estas empresas, al no estar registradas formalmente ante la Dirección General de Autotransporte Federal (DGAF), operan fuera de la ley, cobrando tarifas desproporcionadas y generando conflictos con los usuarios y transportistas afectados (TyT, 2024; *El Universal*, 2023). La presencia de la Guardia Nacional como instancia coadyuvante en la verificación de documentación permitiría depurar los padrones de empresas autorizadas y evitar la participación de actores sin registro legal.

La situación se agrava porque, al detectarse abusos o cobros excesivos, las autoridades competentes enfrentan obstáculos jurídicos para sancionar a los infractores, ya que estos carecen de registro o permiso, y por tanto no figuran como permisionarios en los sistemas oficiales de la SICT. En consecuencia, los procedimientos administrativos quedan sin efecto, perpetuando un esquema de impunidad y discrecionalidad en perjuicio de los pequeños transportistas y los denominados hombres camión. De acuerdo con la propia SICT, el servicio de arrastre, arrastre y salvamento únicamente puede ser prestado por personas físicas o morales con permiso federal vigente y con unidades registradas en el Sistema Integral de Registro del Servicio de Arrastre y Salvamento (SIRSE), el cual busca precisamente evitar este tipo de irregularidades (Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes [SICT], 2023).

Por ello, la Guardia Nacional, en coordinación con la SICT y las autoridades locales, deben realizar operativos de inspección documental y física en los puntos donde se brinda el servicio de grúas, asegurando que únicamente participen en los roles de atención aquellas empresas que cuenten con su concesión, pólizas vigentes y operadores certificados. Esta acción fortalecerá la seguridad jurídica de los transportistas, reducirá los abusos en tarifas y permitirá que los recursos derivados de estos servicios se mantengan dentro del marco legal. Además, la publicación periódica de padrones actualizados de empresas autorizadas generaría transparencia y confianza entre los usuarios del autotransporte federal, consolidando un entorno regulado y equitativo (ASF, 2019; GN, 2022).

Por lo anteriormente expuesto, se somete a consideración la siguiente proposición con

Punto de Acuerdo

Primero.- La Cámara de Diputados del Honorable Congreso de la Unión solicita respetuosamente a la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT) para que fortalezca y garantice el uso obligatorio, continuo y verificable del Sistema Informático de Registro de Servicios (SIRSE) por parte de todos los prestadores de servicios de arrastre, arrastre y salvamento en el territorio nacional, asegurando que el sistema se encuentre plenamente operativo y que los usuarios del autotransporte federal puedan consultar los registros de servicio, tarifas y ubicación de las unidades en tiempo real, con el fin de evitar abusos, sobrecostos y discrecionalidad en la aplicación de tarifas.

Segundo.- La Cámara de Diputados del Honorable Congreso de la Unión solicita respetuosamente a la Guardia Nacional para que, en el ámbito de sus atribuciones en materia de seguridad y supervisión carretera, verifique que las empresas que participen en los roles de arrastre, arrastre y salvamento sean permisionarios o concesionarios debidamente autorizados por la SICT, cuenten con la documentación vigente, unidades registradas y personal acreditado, evitando con ello la operación irregular de empresas sin sustento legal o técnico para prestar dicho servicio.

Palacio Legislativo de San Lázaro,
a 2 de diciembre de 2025.

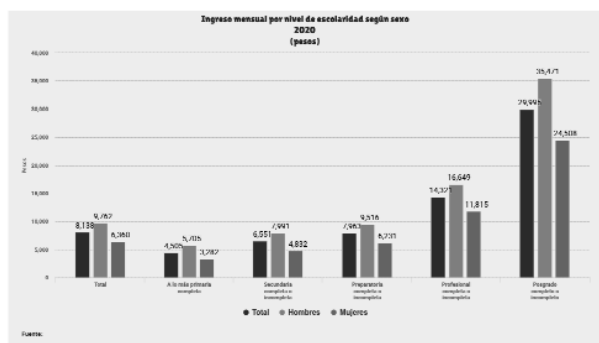
Diputado Francisco Javier Borrego Adame (rúbrica)

CON PUNTO DE ACUERDO, PARA EXHORTAR RESPETUOSAMENTE AL GOBIERNO DEL ESTADO DE COAHUILA A REALIZAR EL PAGO INMEDIATO Y COMPLETO DE LOS ADEUDOS PENDIENTES CON LA UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE COAHUILA, CORRESPONDIENTES A LA APORTACIÓN ESTATAL DEL SUBSIDIO ORDINARIO CONVENIDO, A FIN DE GARANTIZAR LA CONTINUIDAD OPERATIVA Y FINANCIERA DE DICHA INSTITUCIÓN EDUCATIVA Y QUE SE RESPETE EL PRINCIPIO DE CONCURRENCIA FINANCIERA ESTABLECIDO EN LOS CONVENIOS DE COORDINACIÓN CON LA SEP, Y QUE SE ASEGURE LA SUFICIENCIA PRESUPUESTAL PARA EL EJERCICIO FISCAL EN CURSO Y LOS SUBSECUENTES, A CARGO DEL DIPUTADO FRANCISCO JAVIER BORREGO ADAME, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA

El suscrito diputado Francisco Javier Borrego Adame, integrante del Grupo Parlamentario de Morena en la LXVI Legislatura, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 6, numeral 1, fracción I; 79, numeral 1, fracción II, y numeral 2, del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración del pleno la presente proposición con punto de acuerdo, por el que se exhorta respetuosamente al Gobierno del estado de Coahuila a realizar el pago inmediato y completo de los adeudos pendientes con la Universidad Autónoma de Coahuila, correspondientes a la aportación estatal del subsidio ordinario convenido, a fin de garantizar la continuidad operativa y financiera de dicha institución educativa y que se respete el principio de concurrencia financiera establecido en los convenios de coordinación con la Secretaría de Educación Pública, y que se asegure la suficiencia presupuestal para el ejercicio fiscal en curso y los subsecuentes, al tenor de las siguientes

Consideraciones

Que la educación superior es un pilar estratégico del desarrollo nacional, al incidir directamente en el crecimiento económico, la movilidad social, la innovación científica y la productividad laboral. De conformidad con el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), en 2022, las personas que terminaron, o casi terminaron, un doctorado o posgrado, ganaban 3 veces más (\$29,996 pesos al mes) que las demás (\$8,138 pesos al mes)¹.



El derecho a la educación superior es un pilar fundamental para el desarrollo individual y nacional, reconocido y garantizado por el Estado mexicano. La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en su artículo 3o, establece un mandato claro para los tres órdenes de gobierno de crear las condiciones necesarias para asegurar la obligatoriedad y gratuidad de la educación superior.

México enfrenta enormes desafíos en la Cobertura y Equidad de la Educación Superior derivado de un esquema neoliberal en donde la educación no fue vista como un derecho, sino como un privilegio y una mercancía sólo disponible para los privilegiados, muestra de ello es que en el ciclo 2020-2021, de una población de 10.9 millones de jóvenes entre 18 y 22 años, solo 3.1 millones estaban inscritos en alguna institución de educación superior, lo que representa una tasa neta de solo el 28%. Esto significa que 7.8 millones de jóvenes en ese grupo de edad no tienen acceso a estudios de nivel superior. Si se consideran estudiantes inscritos mayores de 22 años, la tasa bruta alcanza el 42%.

La baja cobertura no solo refleja la desigualdad social en México, sino que también coloca al país en una grave desventaja social y económica en comparación con otras naciones. La tasa de cobertura promedio en América Latina y el Caribe es del 51.8%, y en los países de la OCDE es del 72.2%.

El Censo de Población y Vivienda 2020[2] reveló que solo el 21.6% de la población mayor de 15 años tiene estudios de nivel superior y la Encuesta Nacional de Ingreso y Gasto en los Hogares (ENIGH) 2020 evidenció una profunda desigualdad: solo el 12% del total de estudiantes inscritos en nivel profesional provenían del quintil más pobre, en contraste con el 45.5% de los estudiantes de los dos quintiles más altos.

El número de egresados de bachillerato ha crecido aceleradamente, pasando de 780 mil en 2006 a 1.5 millones en 2020, y se estima que alcanzará casi 1.7 millones en 2024. Esta situación ejerce una enorme presión sobre la capacidad instalada de las Instituciones de Educación Superior (IES) públicas. El déficit actual de lugares es de aproximadamente 300 mil cada año.

Durante la pandemia de COVID-19, la tasa de absorción en educación superior a nivel nacional se redujo del 85.4% al 76% entre los ciclos 2019-2020 y 2020-2021, lo que significa que casi una cuarta parte de los egresados de educación media superior no ingresaron a la educación superior.

La situación descrita a nivel nacional se agrava en entidades como Coahuila, donde la falta de asignación oportuna de recursos y el adeudo por parte del gobierno estatal ponen en riesgo la viabilidad y la calidad de la educación superior.

Hay entidades que reconocen la importancia de la educación, y es por eso que hacen un esfuerzo de austeridad, racionalidad para priorizar el uso de los recursos públicos, en acciones que importa, como muestra de ello está el gobierno del Estado de México, que aporta un 10% más respecto de los recursos federales, logrando con ello de qué dicha universidad se encuentre entre las mejores en el *QS World University Rankings 2026*³

La Universidad Autónoma de Coahuila, como institución pública clave en la región, se ve directamente afectada por estos incumplimientos. El adeudo de más 3 mil 743 millones de pesos por parte del Gobierno de Coahuila a la Universidad Autónoma de Coahuila representa no solo una violación a los principios de obligatoriedad y gratuidad establecidos en la Constitución y la Ley General de Educación Superior, sino también una seria limitación a la capacidad de la universidad para cumplir con su misión fundamental de formar profesionales, generar conocimiento y contribuir al desarrollo de la entidad.

Es necesario hacer notar que para el presente ejercicio fiscal desde la elaboración del presupuesto de egresos para el estado ya se planeó el incumplimiento a sus obligaciones económicas con la universidad en virtud de que aun sabedores de que la Cámara de Diputados dispuso una asignación de 1 mil 797 millones, para la

Universidad Autónoma de Coahuila, en el Presupuesto de Egresos para Coahuila únicamente programaron 951 millones, pero para comunicación social siguieron en la vanguardia en despilfarro con más de 600 millones⁴.

ADEUDOS DEL GOBIERNO DEL ESTADO DE COAHUILA DE ZARAGOZA CON LA UAdeC

AÑO	MONTO
2025	\$365,740,962.00
2024	\$464,082,014.00
2023	\$590,149,039.00
2022	\$594,673,047.00
2021	\$704,173,060.83
2020	\$630,969,858.41
2019	\$394,152,999.81
TOTAL	\$3,743,940,961.05

Este tipo de adeudos socava la capacidad de las IES para garantizar la inclusión, permanencia y continuidad de los estudiantes, así como para atender la creciente demanda de jóvenes egresados de bachillerato, incluyendo a aquellos que no pudieron ingresar en años previos y reclaman su derecho a la educación superior.

La falta de un financiamiento adecuado impide a la Universidad Autónoma de Coahuila invertir en infraestructura, equipamiento, contratación de personal docente y administrativo calificado, y programas de apoyo estudiantil, elementos esenciales para ofrecer una educación de calidad y responder a los desafíos que enfrenta la juventud coahuilense.

Por todo lo anterior, se hace indispensable que la Cámara de Diputados exhorte al Gobierno del Estado de Coahuila a cumplir con sus obligaciones financieras hacia la Universidad Autónoma de Coahuila y limita el desarrollo de proyectos estratégicos de docencia, investigación y vinculación, especialmente en regiones como la Laguna y el norte industrial de la entidad.

Por lo anteriormente expuesto someto a la consideración de esta asamblea el siguiente

Punto de Acuerdo

Primero.- La Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión exhorta respetuosamente al Gobierno del Estado de Coahuila a realizar el pago inmediato y completo de los adeudos pendientes con la Universidad Autónoma de Coahuila, correspondientes a la aportación estatal del subsidio ordinario convenido, a

fin de garantizar la continuidad operativa y financiera de dicha institución educativa.

Segundo.- La Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión exhorta respetuosamente al Gobierno del Estado de Coahuila a que se respete el principio de concurrencia financiera establecido en los convenios de coordinación con la Secretaría de Educación Pública, y que se asegure la suficiencia presupuestal para el ejercicio fiscal en curso y los subsecuentes.

Notas:

1. <https://beta.cuentame.inegi.org.mx/explora/poblacion/escolaridad/>
2. https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/ccpv/2020/doc/Censo2020_Principales_resultados_ejecutiva_EUM.pdf
3. <https://www.cefp.gob.mx/publicaciones/nota/2025/nota-cefp0912025.pdf>
4. https://www.congresocoahuila.gob.mx/transparencia/03/Leyes_Coahuila/pre_ejercicio_fiscal_2025.pdf

Palacio Legislativo de San Lázaro,
a 2 de diciembre de 2025.

Diputado Francisco Javier Borrego Adame (rúbrica)

Cámara de Diputados del Honorable Congreso de la Unión, LXVI Legislatura**Junta de Coordinación Política**

Diputados: Ricardo Monreal Ávila, presidente; José Elías Lixa Abimerhi, PAN; Carlos Alberto Puente Salas, PVEM; Reginaldo Sandoval Flores, PT; Rubén Ignacio Moreira Valdez, PRI; Ivonne Aracely Ortega Pacheco, MOVIMIENTO CIUDADANO.

Mesa Directiva

Diputados: Kenia López Rabadán, presidenta; vicepresidentes, Sergio Carlos Gutiérrez Luna, MORENA; Paulina Rubio Fernández, PAN; Raúl Bolaños-Cacho Cué, PVEM; secretarios, Julieta Villalpando Riquelme, MORENA; Alan Sahir Márquez Becerra, PAN; Nayeli Arlen Fernández Cruz, PVEM; Magdalena del Socorro Núñez Monreal, PT; Fuensanta Guadalupe Guerrero Esquivel, PRI; Laura Iraís Ballesteros Mancilla, MOVIMIENTO CIUDADANO.

Secretaría General**Secretaría de Servicios Parlamentarios****Gaceta Parlamentaria de la Cámara de Diputados**

Director: Juan Luis Concheiro Bórquez, **Edición:** Casimiro Femat Saldívar, Ricardo Águila Sánchez, Antonio Mariscal Pioquinto.

Apoyo Documental: Dirección General de Proceso Legislativo. **Domicilio:** Avenida Congreso de la Unión, número 66, edificio E, cuarto nivel, Palacio Legislativo de San Lázaro, colonia El Parque, CP 15969. Teléfono: 5036 0000, extensión 54046. **Dirección electrónica:** <http://gaceta.diputados.gob.mx/>