

## CONTENIDO

### Iniciativas

- 2** Que reforma diversas disposiciones de las Leyes Federal de Protección de Datos Personales en Posesión de los Particulares; General de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados, y General en materia de Humanidades, Ciencias, Tecnologías e Innovación, en materia de tecnologías de vigilancia, consentimiento digital y evaluación de impacto en derechos fundamentales, suscrita por el diputado Ernesto Sánchez Rodríguez y las y los legisladores integrantes del Grupo Parlamentario del PAN
- 23** Que adiciona diversas disposiciones de las Leyes de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas; de Infraestructura de la Calidad; General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, y de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, suscrita por el diputado Ernesto Sánchez Rodríguez y las y los legisladores integrantes del Grupo Parlamentario del PAN

## Anexo II-2-1

**Miércoles 3 de diciembre**

**INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN LOS ARTÍCULOS 16 DE LA LEY FEDERAL DE PROTECCIÓN DE DATOS PERSONALES EN POSESIÓN DE LOS PARTICULARES, LOS ARTÍCULOS 8 DE LA LEY GENERAL DE PROTECCIÓN DE DATOS PERSONALES EN POSESIÓN DE SUJETOS OBLIGADOS Y EL ARTÍCULO 2 DE LA LEY GENERAL EN MATERIA DE HUMANIDADES, CIENCIAS, TECNOLOGÍAS E INNOVACIÓN, TODOS EN MATERIA DE TECNOLOGÍAS DE VIGILANCIA, CONSENTIMIENTO DIGITAL Y EVALUACIÓN DE IMPACTO EN DERECHOS FUNDAMENTALES.**

El que suscribe, Diputado **Ernesto Sánchez Rodríguez** integrante del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional a la Sexagésima Sexta Legislatura, con fundamento en lo establecido por los artículos 71, fracción II, y 72 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; y 6, numeral 1, fracción I, 77 y 78 y 102 del Reglamento de la Cámara de Diputados, se somete a consideración de esta H. Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, la siguiente iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforman los artículos 16 de la Ley Federal de Protección de Datos Personales en posesión de los particulares, los artículos 8 de la Ley General de Protección de Datos Personales en posesión de sujetos obligados y el artículo 2 de la Ley General en materia de humanidades, ciencias, tecnologías e innovación, todos en materia de tecnologías de vigilancia, consentimiento digital y evaluación de impacto en derechos fundamentales, conforme a lo siguiente:

### **EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

La presente iniciativa surge de una necesidad urgente y estructural: actualizar el marco jurídico mexicano en materia de protección de datos personales frente a

las tecnologías de vigilancia que, sin estar definidas ni reguladas, operan cotidianamente en entornos laborales, educativos, comerciales, institucionales y digitales. México cuenta con leyes robustas en materia de privacidad, pero carece de un lenguaje legal que nombre, delimite y evalúe las herramientas tecnológicas que hoy afectan directamente la intimidad, la autonomía y los derechos fundamentales de las personas. Esta reforma busca llenar ese vacío con precisión técnica, sensibilidad institucional y visión de futuro.

Las tecnologías de vigilancia han evolucionado más rápido que la legislación. Hoy existen sistemas capaces de identificar rostros, rastrear ubicaciones en tiempo real, analizar patrones de comportamiento, inferir estados emocionales, predecir decisiones de consumo y monitorear la productividad laboral. Estas herramientas no son hipotéticas ni marginales: están presentes en cámaras inteligentes, aplicaciones móviles, plataformas educativas, software empresarial y sistemas gubernamentales. Sin embargo, la Ley Federal de Protección de Datos Personales en Posesión de los Particulares (LFPDPPP) no contiene una sola definición que permita regularlas con claridad. Esta omisión jurídica impide aplicar principios como proporcionalidad, consentimiento informado, minimización de datos y evaluación de impacto, dejando a millones de personas expuestas a prácticas intrusivas sin defensa legal efectiva.

Reformar el Artículo 3 de la LFPDPPP es el primer paso para construir un marco normativo que reconozca y regule las tecnologías de vigilancia. Al definir conceptos como geolocalización en tiempo real, perfilamiento automatizado, reconocimiento facial, análisis de comportamiento y datos biométricos sensibles, esta iniciativa otorga certeza jurídica a los titulares de datos, a los responsables del tratamiento y a las autoridades encargadas de supervisar su cumplimiento. No se trata de criminalizar la innovación, sino de establecer límites éticos y operativos que garanticen que el desarrollo tecnológico se alinee con los derechos humanos.

La reforma al Artículo 16 de la misma ley permite incorporar principios específicos aplicables a estas tecnologías, como la proporcionalidad tecnológica, la minimización de datos y la evaluación de impacto en derechos digitales. Estos principios no son ornamentales: son herramientas jurídicas que permiten juzgar si una tecnología es adecuada, necesaria y no excesiva; si recaba solo los datos indispensables; y si ha sido evaluada en términos de riesgo para la privacidad, la libertad de expresión, la no discriminación y otros derechos fundamentales. Al incluirlos en el cuerpo normativo, México se alinea con estándares internacionales como el Reglamento General de Protección de Datos (RGPD) de la Unión Europea, las directrices de la OCDE y los principios de la ONU sobre vigilancia y derechos humanos.

El consentimiento es otro eje central de esta reforma. En contextos de asimetría como relaciones laborales, educativas, contractuales o de acceso a servicios esenciales el consentimiento suele ser simulado, condicionado o forzado. Reformar el Artículo 8 de la LFPDPPP y su espejo en la Ley General de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados (LGPDPSO) permite blindar al titular frente a prácticas coercitivas, exigiendo que el consentimiento frente a tecnologías de vigilancia sea expreso, informado, libre y revocable. Esta medida protege especialmente a trabajadores, estudiantes, pacientes, usuarios y ciudadanos que hoy enfrentan decisiones digitales sin alternativas reales.

La reforma también se articula con el sector público. El Artículo 22 de la LGPDPSO ya establece la obligación de realizar evaluaciones de impacto cuando el tratamiento de datos pueda afectar derechos fundamentales. Sin embargo, no menciona tecnologías de vigilancia ni establece criterios específicos para su análisis. Al reformar este artículo, se obliga a las autoridades a evaluar el uso de estas tecnologías con base en riesgos concretos, fortaleciendo la transparencia institucional y la rendición de cuentas.

Finalmente, esta iniciativa reconoce que la innovación tecnológica no puede estar desligada de la ética, la dignidad y los derechos humanos. Por ello, se propone reformar el Artículo 2 de la Ley General de Ciencia, Tecnología e Innovación (LGCTI), para que todo proyecto, política o programa de innovación considere expresamente el impacto de tecnologías de vigilancia en la privacidad, la autonomía y la libertad individual. Esta medida no frena el desarrollo, sino que lo orienta hacia un modelo responsable, inclusivo y respetuoso de las personas.

En conjunto, esta iniciativa articula un engranaje normativo entre el sector privado, el sector público y el ecosistema de innovación. No se trata de una reforma aislada, sino de una propuesta integral que define, limita y evalúa el uso de tecnologías de vigilancia en México. Su objetivo es claro: proteger a las personas en su dimensión digital, garantizar que la tecnología sirva al bienestar social y construir un marco jurídico que esté a la altura de los desafíos contemporáneos. Esta es una reforma para el presente, pero sobre todo para el futuro.

Esta reforma no pretende obstaculizar el desarrollo tecnológico ni imponer barreras artificiales a la innovación. Al contrario, busca establecer un marco de referencia que permita que las tecnologías operen dentro de límites claros, transparentes y respetuosos de la dignidad humana. En un entorno digital cada vez más complejo, donde los algoritmos toman decisiones que afectan la vida de las personas, es indispensable que el Estado mexicano defina qué se entiende por vigilancia, qué prácticas son legítimas, cuáles deben ser evaluadas y bajo qué condiciones pueden ser implementadas. Esta iniciativa no parte de la desconfianza hacia la tecnología, sino del reconocimiento de que todo poder incluido el poder algorítmico debe estar sujeto a control democrático.

La ausencia de definiciones legales sobre tecnologías de vigilancia ha generado un vacío operativo que afecta tanto a los titulares de datos como a los

responsables del tratamiento. Empresas, instituciones educativas, hospitales, plataformas digitales y dependencias públicas utilizan herramientas de monitoreo sin saber con certeza si están reguladas, si requieren consentimiento, si deben ser evaluadas o si están sujetas a principios como proporcionalidad y minimización. Esta ambigüedad jurídica no solo vulnera derechos, sino que también genera inseguridad para los propios responsables, que operan en un terreno incierto, expuestos a sanciones, litigios o pérdida de confianza. Al reformar los artículos clave de la LFPDPPP y su ley espejo en el sector público, esta iniciativa ofrece claridad, certeza y legitimidad institucional.

La dimensión laboral es especialmente sensible. En México, millones de trabajadores enfrentan formas de vigilancia digital que no están reguladas: software que mide pulsaciones de teclado, cámaras que registran expresiones faciales, sistemas que rastrean ubicación durante la jornada, plataformas que analizan productividad mediante inteligencia artificial. Estas prácticas suelen imponerse sin consentimiento real, bajo la amenaza de despido o exclusión. Reformar el marco legal para proteger al trabajador frente a tecnologías de vigilancia no es solo una cuestión de privacidad, sino de justicia laboral, de respeto a la autonomía y de garantía de condiciones dignas. Esta iniciativa articula ese blindaje mediante la reforma al Artículo 8 de la LFPDPPP y su vinculación con el Artículo 47 de la Ley Federal del Trabajo.

El sector público tampoco está exento. Cámaras en espacios públicos, sistemas de reconocimiento facial en aeropuertos, plataformas de monitoreo ciudadano, bases de datos biométricos, herramientas de análisis predictivo en seguridad pública: todas estas tecnologías operan sin una definición legal que permita evaluar su legitimidad, su proporcionalidad o su impacto en los derechos fundamentales. El Artículo 22 de la Ley General de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados ya exige evaluaciones de impacto, pero no establece criterios específicos ni menciona las tecnologías que deben

ser evaluadas. Esta reforma le da contenido, dirección y fuerza operativa a esa obligación, permitiendo que las autoridades actúen con responsabilidad, transparencia y respeto a la ciudadanía.

La dimensión ética y científica también debe ser considerada. México no puede promover la innovación tecnológica sin garantizar que dicha innovación respete los derechos humanos. La Ley General de Ciencia, Tecnología e Innovación establece principios rectores, pero no vincula explícitamente el desarrollo tecnológico con la protección frente a tecnologías de vigilancia. Al reformar el Artículo 2 de esta ley, esta iniciativa establece un puente entre la política científica y la política de derechos digitales, asegurando que todo proyecto de innovación considere su impacto en la privacidad, la autonomía y la dignidad. Esta medida no frena la ciencia, sino que la orienta hacia un modelo responsable, inclusivo y humanista.

Esta iniciativa no es aislada ni improvisada. Se articula con estándares internacionales, recomendaciones de organismos multilaterales, jurisprudencia nacional e investigaciones académicas. Reconoce el trabajo previo de autoridades, especialistas y organizaciones civiles, y lo convierte en propuesta legislativa concreta. Su enfoque es integral: define, limita, evalúa y vincula. Su alcance es transversal: sector privado, sector público, entorno laboral, ecosistema digital y política científica. Su propósito es claro: proteger a las personas en su dimensión digital, garantizar que la tecnología sirva al bienestar social y construir un marco jurídico que esté a la altura de los desafíos contemporáneos.

En suma, esta reforma representa un paso firme hacia la construcción de un Estado que reconoce los riesgos del entorno digital, que actúa con responsabilidad frente a la innovación y que pone en el centro de su política tecnológica a las personas. No se trata de regular el futuro, sino de hacerlo

habitable, justo y digno. Esta es una reforma para el presente, pero sobre todo para el futuro.

La presente iniciativa se sustenta en la necesidad de actualizar el marco normativo mexicano para responder con eficacia a los desafíos que plantea el uso creciente de tecnologías de vigilancia en entornos públicos, privados y digitales. El derecho a la protección de datos personales no puede entenderse como un concepto estático, sino como una garantía dinámica que debe adaptarse a los cambios tecnológicos, sociales y culturales. En este sentido, el principio de progresividad de los derechos humanos obliga al Estado a fortalecer los mecanismos normativos que aseguren el ejercicio efectivo de la privacidad, la autodeterminación informativa y la dignidad humana frente a nuevas formas de tratamiento de datos que, por su complejidad y alcance, exceden los marcos tradicionales de regulación.

Uno de los argumentos centrales de esta reforma es que la ausencia de definiciones legales sobre tecnologías de vigilancia genera un vacío jurídico que impide aplicar con claridad los principios rectores de la protección de datos. Sin un lenguaje normativo que nombre y delimite prácticas como el reconocimiento facial, la geolocalización en tiempo real, el perfilamiento automatizado o el análisis de comportamiento, los responsables del tratamiento operan en un terreno ambiguo, y los titulares carecen de herramientas efectivas para ejercer sus derechos. Esta indefinición no solo debilita la protección jurídica, sino que también obstaculiza la labor de las autoridades de supervisión, que enfrentan dificultades para interpretar y sancionar conductas que no están claramente tipificadas. Por ello, la reforma al Artículo 3 de la LFPDPPP no es un acto meramente técnico, sino un paso fundamental para dotar de contenido operativo a todo el sistema de protección de datos personales.



Otro argumento que sustenta esta iniciativa es la necesidad de reforzar el consentimiento como mecanismo de control individual frente a tecnologías que, por su naturaleza intrusiva, pueden operar sin que el titular tenga conocimiento, comprensión o capacidad real de decisión. En contextos de asimetría como el laboral, el educativo o el contractual— el consentimiento suele ser simulado, condicionado o impuesto, lo que vulnera su esencia jurídica como manifestación libre, específica e informada de la voluntad. Reformar el Artículo 8 de la LFPDPPP y su equivalente en la LGPDPSO permite establecer salvaguardas claras frente a estas prácticas, garantizando que el consentimiento frente a tecnologías de vigilancia no pueda ser obtenido mediante coerción, opacidad o dependencia estructural. Este argumento se alinea con los estándares internacionales que reconocen la necesidad de reforzar el consentimiento en entornos digitales complejos, donde la voluntad individual puede verse erosionada por el diseño de las plataformas, la concentración de poder tecnológico o la falta de alternativas reales.

La incorporación de principios específicos en el Artículo 16 de la LFPDPPP responde a la necesidad de adaptar el marco ético de la protección de datos a los desafíos que plantea la vigilancia digital. El principio de proporcionalidad tecnológica permite evaluar si el uso de una herramienta de monitoreo es adecuado, necesario y no excesivo en relación con la finalidad que se persigue. El principio de minimización de datos obliga a limitar la recolección de información al mínimo indispensable, evitando la acumulación masiva e indiscriminada de datos sensibles. Y la evaluación de impacto en derechos digitales introduce una lógica preventiva, que exige analizar los riesgos antes de implementar tecnologías que puedan afectar la privacidad, la libertad de expresión, la igualdad o la autonomía. Estos principios no son ajenos al orden jurídico mexicano: derivan de la interpretación progresiva de los derechos humanos, del bloque de constitucionalidad y de los compromisos internacionales

asumidos por el Estado mexicano en materia de protección de datos y derechos digitales.

En el ámbito público, la reforma al Artículo 22 de la LGPDPSO se justifica por la necesidad de dotar de contenido y operatividad a la obligación de realizar evaluaciones de impacto. Si bien esta figura ya existe en la ley, su aplicación ha sido limitada por la falta de criterios claros sobre cuándo y cómo debe realizarse. Al establecer que toda implementación de tecnologías de vigilancia por parte de sujetos obligados debe ir acompañada de una evaluación específica de impacto en derechos fundamentales, esta reforma fortalece la transparencia institucional, previene abusos y promueve una cultura de responsabilidad pública en el uso de tecnologías sensibles. Este argumento se refuerza con la evidencia empírica de que muchas herramientas de vigilancia utilizadas por autoridades carecen de evaluación previa, operan sin control ciudadano y generan efectos discriminatorios o desproporcionados, especialmente en poblaciones vulnerables.

Finalmente, la reforma al Artículo 2 de la Ley General de Ciencia, Tecnología e Innovación se sustenta en la convicción de que el desarrollo tecnológico debe estar guiado por principios éticos y orientado al bienestar social. La innovación no es neutral: sus efectos pueden ampliar derechos o profundizar desigualdades, proteger libertades o facilitar el control. Por ello, es indispensable que la política científica nacional incorpore una perspectiva de derechos humanos frente a las tecnologías de vigilancia, estableciendo como obligación la evaluación de su impacto en la privacidad, la dignidad y la autonomía. Este argumento se alinea con las recomendaciones de organismos internacionales como la UNESCO, la OCDE y la ONU, que han llamado a los Estados a garantizar que la inteligencia artificial, el big data y otras tecnologías emergentes se desarrollen dentro de marcos normativos que respeten los derechos fundamentales.

En conjunto, estos argumentos construyen una base sólida, coherente y legítima para la reforma propuesta. No se trata de una reacción aislada, sino de una respuesta estructural a un fenómeno complejo que exige claridad jurídica, límites éticos, mecanismos de control y visión de futuro. Esta iniciativa no solo protege a las personas frente a tecnologías de vigilancia, sino que fortalece el Estado de derecho, promueve la innovación responsable y reafirma el compromiso de México con la dignidad humana en la era digital.

Otro argumento fundamental que respalda esta reforma es el principio de anticipación legislativa frente a fenómenos tecnológicos emergentes. El derecho no puede limitarse a reaccionar ante los daños una vez que han ocurrido; debe prever, delimitar y orientar el uso de herramientas que, por su diseño, tienen el potencial de afectar derechos fundamentales. Las tecnologías de vigilancia no son neutras ni inevitables: son construcciones humanas, sujetas a decisiones políticas, económicas y normativas. Al definir las jurídicamente y establecer principios para su uso, esta iniciativa permite que el Estado mexicano actúe con responsabilidad, anticipación y visión estratégica, evitando que la regulación llegue tarde, cuando los abusos ya se han consolidado y los daños son irreversibles.

La reforma también se sustenta en la necesidad de construir un lenguaje jurídico común entre el sector público, el sector privado y el ecosistema de innovación. Actualmente, cada actor interpreta de manera distinta qué es vigilancia, qué datos son sensibles, qué prácticas requieren consentimiento o evaluación. Esta fragmentación genera inseguridad jurídica, dificulta la interoperabilidad normativa y debilita la protección de los titulares. Al reformar los artículos clave de la LFPDPPP, la LGPDPSO y la LGCTI, esta iniciativa establece un marco conceptual compartido que permite articular políticas públicas, prácticas empresariales y proyectos científicos bajo criterios comunes de legalidad, ética y respeto a los derechos humanos. Este argumento es especialmente relevante en

un contexto de digitalización acelerada, donde la colaboración intersectorial es indispensable para garantizar la gobernanza democrática de la tecnología.

Desde una perspectiva constitucional, esta reforma encuentra sustento en el artículo 1º de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, que establece la obligación de todas las autoridades de promover, respetar, proteger y garantizar los derechos humanos conforme a los principios de universalidad, interdependencia, indivisibilidad y progresividad. La protección de datos personales, reconocida como derecho humano autónomo por la Suprema Corte de Justicia de la Nación, debe ser garantizada en todos los entornos, incluidos los digitales. Las tecnologías de vigilancia, al operar sobre datos sensibles y al incidir en la vida privada, la libertad de expresión y la autonomía personal, deben ser reguladas con base en este mandato constitucional. Esta iniciativa cumple con ese deber, fortaleciendo el marco legal para que el ejercicio de los derechos digitales sea pleno, efectivo y protegido frente a nuevas formas de vulneración.

También se sostiene en la evidencia empírica y en el consenso académico sobre los riesgos que implica la vigilancia digital no regulada. Diversos estudios han documentado cómo el uso de tecnologías de reconocimiento facial, análisis de comportamiento y perfilamiento automatizado puede generar sesgos, discriminación, exclusión y afectaciones graves a la privacidad. Estos riesgos se multiplican cuando las tecnologías se aplican en contextos vulnerables, como la seguridad pública, la educación, la salud o el trabajo. Al establecer definiciones claras, principios específicos y obligaciones concretas, esta reforma permite que dichos riesgos sean evaluados, mitigados y, en su caso, prohibidos. No se trata de impedir el uso de la tecnología, sino de garantizar que su implementación se realice bajo condiciones de legalidad, transparencia y respeto a la dignidad humana.

Finalmente, esta iniciativa se sustenta en una visión de país que reconoce que el desarrollo tecnológico debe estar al servicio de las personas. México no puede aspirar a ser líder en innovación si no garantiza que dicha innovación se construya sobre bases éticas, jurídicas y sociales sólidas. La protección de datos personales frente a tecnologías de vigilancia no es un obstáculo para el progreso, sino una condición para que dicho progreso sea legítimo, sostenible y justo. Esta reforma representa un acto de responsabilidad legislativa, una apuesta por la modernización jurídica y una defensa firme de los derechos humanos en la era digital.

LEY FEDERAL DE PROTECCIÓN DE DATOS PERSONALES EN POSESIÓN DE LOS PARTICULARES.	
TEXTO VIGENTE	TEXTO PROPUESTO
<p><b>Artículo 16.</b> El responsable debe poner a disposición de las personas titulares el aviso de privacidad, a través de formatos impresos, digitales, visuales, sonoros o cualquier otra tecnología de la siguiente manera:</p> <p>I. Cuando los datos personales sean obtenidos personalmente a través de formatos impresos, deberá ser dado a conocer en ese momento, salvo que se hubiera</p>	<p><b>Artículo 16.</b> El responsable debe poner a disposición de las personas titulares el aviso de privacidad, a través de formatos impresos, digitales, visuales, sonoros o cualquier otra tecnología, de la siguiente manera:</p> <p>I. Cuando los datos personales sean obtenidos personalmente a través de formatos impresos, deberá ser dado a conocer en ese momento,</p>

## LEY FEDERAL DE PROTECCIÓN DE DATOS PERSONALES EN POSESIÓN DE LOS PARTICULARES.

facilitado el aviso con anterioridad, y

II. Cuando los datos personales sean obtenidos por cualquier medio electrónico, óptico, sonoro, visual, o a través de cualquier otra tecnología, deberá ser proporcionado en su modalidad simplificada la que deberá contener al menos la información a que se refieren las fracciones I a IV del artículo anterior, y señalar el sitio donde se podrá consultar el aviso de privacidad integral.

salvo que se hubiera facilitado el aviso con anterioridad, y

II. Cuando los datos personales sean obtenidos por cualquier medio electrónico, óptico, sonoro, visual, o a través de cualquier otra tecnología, deberá ser proporcionado en su modalidad simplificada, la que deberá contener al menos la información a que se refieren las fracciones I a IV del artículo anterior, y señalar el sitio donde se podrá consultar el aviso de privacidad integral.

**III. Si se usan tecnologías de vigilancia para obtener o analizar datos personales, el aviso de privacidad debe explicar claramente qué tecnología se usa, para qué se usa, qué datos se recogen y qué riesgos existen.**

**Este aviso debe entregarse antes de que la tecnología empiece a funcionar, y solo podrá usarse si la persona da su consentimiento libre e informado.**

Ley General de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados.	
TEXTO VIGENTE	TEXTO PROPUESTO
<p><b>Artículo 8.</b> La aplicación e interpretación de la presente Ley se realizará conforme a lo dispuesto en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, los tratados internacionales de los que el Estado mexicano sea parte, así como las resoluciones y sentencias vinculantes que emitan los órganos nacionales e internacionales especializados, favoreciendo en todo tiempo el derecho a la privacidad, la protección de datos personales y a las personas la protección más amplia. Para el caso de la interpretación, se podrán tomar en cuenta los criterios, determinaciones y opiniones de los organismos nacionales e</p>	<p><b>Artículo 8.</b> La aplicación e interpretación de esta Ley se realizará conforme a la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, los tratados internacionales de los que el Estado mexicano sea parte, y las resoluciones vinculantes emitidas por órganos nacionales e internacionales especializados, favoreciendo en todo momento la protección más amplia de los datos personales.</p> <p><b>En el caso de tecnologías de vigilancia, el consentimiento deberá ser libre, informado, expreso y revocable, especialmente cuando exista una relación de dependencia, subordinación o asimetría entre el titular y el responsable.</b></p>

internacionales, en materia de protección de datos personales.	Se podrán considerar criterios, estándares y opiniones de organismos nacionales e internacionales en materia de protección de datos personales, <b>así como aquellos relacionados con derechos digitales y vigilancia tecnológica, cuando contribuyan a fortalecer la protección de las personas.</b>
--	---

LEY GENERAL EN MATERIA DE HUMANIDADES, CIENCIAS, TECNOLOGÍAS E INNOVACIÓN	
TEXTO VIGENTE	TEXTO PROPUESTO
<p><b>Artículo 2.</b> Toda persona, de forma individual y colectiva, tiene derecho a participar y acceder al progreso humanístico, científico y tecnológico, así como a gozar de sus beneficios sociales, en los términos de esta Ley, de la demás legislación aplicable, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y de los Tratados Internacionales de los que el Estado mexicano es parte.</p>	<p><b>Artículo 2.</b> Toda persona, de forma individual y colectiva, tiene derecho a participar y acceder al progreso humanístico, científico y tecnológico, así como a gozar de sus beneficios sociales, en los términos de esta Ley, de la demás legislación aplicable, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y de los Tratados Internacionales de los que el Estado mexicano es parte.</p>



Para asegurar el ejercicio de este derecho humano, además de las que señale esta Ley, el Estado tiene la obligación de fomentar, realizar y apoyar actividades de investigación humanística y científica, desarrollo tecnológico e innovación que redunden en el bienestar del pueblo de México e incluyan la preservación, restauración, protección y mejoramiento del ambiente, y faciliten el ejercicio y goce de otros derechos humanos, individuales y colectivos de la presente y futuras generaciones. Bajo la rectoría del Estado, los recursos, capacidades e infraestructuras del sector público en materia de humanidades, ciencias, tecnologías e innovación invariablemente serán puestos al servicio del pueblo de México y su uso, aprovechamiento y explotación permanecerán sujetos al interés público.

Para asegurar el ejercicio de este derecho humano, además de las que señale esta Ley, el Estado tiene la obligación de fomentar, realizar y apoyar actividades de investigación humanística y científica, desarrollo tecnológico e innovación que redunden en el bienestar del pueblo de México e incluyan la preservación, restauración, protección y mejoramiento del ambiente, y faciliten el ejercicio y goce de otros derechos humanos, individuales y colectivos de la presente y futuras generaciones.

**El desarrollo tecnológico deberá respetar los derechos digitales, la privacidad y la autonomía de las personas, especialmente cuando se utilicen tecnologías de vigilancia o sistemas automatizados que puedan afectar libertades fundamentales.**

Bajo la rectoría del Estado, los recursos, capacidades e infraestructuras del sector público en materia de humanidades, ciencias, tecnologías e innovación invariablemente serán puestos al servicio del pueblo de México y su

	uso, aprovechamiento y explotación permanecerán sujetos al interés público. <b>Su implementación deberá incluir mecanismos de evaluación ética, transparencia y control ciudadano cuando involucren el tratamiento de datos personales.</b>
--	---

Por lo anteriormente expuesto y fundado someto a consideración de esta soberanía la siguiente iniciativa con proyecto de:

#### PROYECTO DE DECRETO

**POR EL QUE SE REFORMAN LOS ARTÍCULOS 16 DE LA LEY FEDERAL DE PROTECCIÓN DE DATOS PERSONALES EN POSESIÓN DE LOS PARTICULARES; EL ARTÍCULO 8 DE LA LEY GENERAL DE PROTECCIÓN DE DATOS PERSONALES EN POSESIÓN DE SUJETOS OBLIGADOS; Y EL ARTÍCULO 2 DE LA LEY GENERAL EN MATERIA DE HUMANIDADES, CIENCIAS, TECNOLOGÍAS E INNOVACIÓN, TODOS EN MATERIA DE TECNOLOGÍAS DE VIGILANCIA, CONSENTIMIENTO DIGITAL Y EVALUACIÓN DE IMPACTO EN DERECHOS FUNDAMENTALES.**

**ARTÍCULO PRIMERO.-** Se reforma el artículo 16 de la Ley Federal de Protección de Datos Personales en posesión de los particulares, para quedar como sigue:

**Artículo 16.** El responsable debe poner a disposición de las personas titulares el aviso de privacidad, a través de formatos impresos, digitales, visuales, sonoros o cualquier otra tecnología, de la siguiente manera:

- I. Cuando los datos personales sean obtenidos personalmente a través de formatos impresos, deberá ser dado a conocer en ese momento, salvo que se hubiera facilitado el aviso con anterioridad, y
- II. Cuando los datos personales sean obtenidos por cualquier medio electrónico, óptico, sonoro, visual, o a través de cualquier otra tecnología, deberá ser proporcionado en su modalidad simplificada, la que deberá contener al menos la información a que se refieren las fracciones I a IV del artículo anterior, y señalar el sitio donde se podrá consultar el aviso de privacidad integral.
- III. Si se usan tecnologías de vigilancia para obtener o analizar datos personales, el aviso de privacidad debe explicar claramente qué tecnología se usa, para qué se usa, qué datos se recogen y qué riesgos existen.

Este aviso debe entregarse antes de que la tecnología empiece a funcionar, y solo podrá usarse si la persona da su consentimiento libre e informado.

**ARTÍCULO SEGUNDO.-** Se reforma el artículo 8 de la Ley General de Protección de Datos Personales en posesión de sujetos obligados, para quedar como sigue:

Artículo 8. La aplicación e interpretación de esta Ley se realizará conforme a la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, los tratados internacionales de los que el Estado mexicano sea parte, y las resoluciones vinculantes emitidas por órganos nacionales e internacionales especializados, favoreciendo en todo momento la protección más amplia de los datos personales

En el caso de tecnologías de vigilancia, el consentimiento deberá ser libre, informado, expreso y revocable, especialmente cuando exista una relación de dependencia, subordinación o asimetría entre el titular y el responsable.

Se podrán considerar criterios, estándares y opiniones de organismos nacionales e internacionales en materia de protección de datos personales, así como aquellos relacionados con derechos digitales y vigilancia tecnológica, cuando contribuyan a fortalecer la protección de las personas.

**ARTÍCULO TERCERO.-** Se reforma el artículo 2 de la Ley General en Materia de Humanidades, Ciencias, Tecnologías e Innovación.

**Artículo 2.** Toda persona, de forma individual y colectiva, tiene derecho a participar y acceder al progreso humanístico, científico y tecnológico, así como a gozar de sus beneficios sociales, en los términos de esta Ley, de la demás legislación aplicable, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y de los Tratados Internacionales de los que el Estado mexicano es parte.

Para asegurar el ejercicio de este derecho humano, además de las que señale esta Ley, el Estado tiene la obligación de fomentar, realizar y apoyar actividades de investigación humanística y científica, desarrollo tecnológico e innovación que redunden en el bienestar del pueblo de México e incluyan la preservación,

restauración, protección y mejoramiento del ambiente, y faciliten el ejercicio y goce de otros derechos humanos, individuales y colectivos de la presente y futuras generaciones.

El desarrollo tecnológico deberá respetar los derechos digitales, la privacidad y la autonomía de las personas, especialmente cuando se utilicen tecnologías de vigilancia o sistemas automatizados que puedan afectar libertades fundamentales.

Bajo la rectoría del Estado, los recursos, capacidades e infraestructuras del sector público en materia de humanidades, ciencias, tecnologías e innovación invariablemente serán puestos al servicio del pueblo de México y su uso, aprovechamiento y explotación permanecerán sujetos al interés público. Su implementación deberá incluir mecanismos de evaluación ética, transparencia y control ciudadano cuando involucren el tratamiento de datos personales.

## TRANSITORIOS

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

**SEGUNDO.** Las autoridades competentes contarán con un plazo de 180 días naturales a partir de la entrada en vigor del presente Decreto para adecuar sus

disposiciones reglamentarias, lineamientos, políticas internas y demás instrumentos normativos, a fin de dar cumplimiento a las reformas establecidas.

**TERCERO.** En un plazo no mayor a seis meses, el Instituto Nacional de Transparencia, Acceso a la Información y Protección de Datos Personales deberá emitir los criterios y lineamientos necesarios para la evaluación de impacto en derechos fundamentales aplicable al uso de tecnologías de vigilancia.

**CUARTO.** Los responsables que actualmente utilicen tecnologías de vigilancia para el tratamiento de datos personales deberán, en un plazo no mayor a 180 días naturales, actualizar sus avisos de privacidad y mecanismos de consentimiento, conforme a lo dispuesto en este Decreto.

Palacio Legislativo de San Lázaro, a 25 de noviembre del 2025.



DIPUTADO ERNESTO SÁNCHEZ RODRÍGUEZ

**INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR LA QUE SE ADICIONA UN PÁRRAFO NOVENO AL ARTÍCULO 1º DE LA LEY DE OBRAS PÚBLICAS Y SERVICIOS RELACIONADOS CON LAS MISMAS; SE ADICIONA UNA FRACCIÓN XIV AL ARTÍCULO 5 DE LA LEY DE INFRAESTRUCTURA DE LA CALIDAD; SE ADICIONA UNA FRACCIÓN XI AL ARTÍCULO 4 DE LA LEY GENERAL DE ASENTAMIENTOS HUMANOS, ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y DESARROLLO URBANO; SE ADICIONA UN PÁRRAFO CUARTO AL ARTÍCULO 22 DE LA LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL; TENDIENTES A ESTABLECER EL PRINCIPIO DE “EQUILIBRIO ESTRUCTURAL CON PERSPECTIVA SUR” CON EL PROPÓSITO DE COMBATIR EL REZAGO SOCIAL E INFRAESTRUCTURAL QUE SE VIVE EN EL SURESTE MEXICANO.**

El que suscribe, **Diputado Ernesto Sánchez Rodríguez** integrante del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional a la Sexagésima Sexta Legislatura, con fundamento en lo establecido por los artículos 71, fracción II, y 72 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; y 6, numeral 1, fracción I, 77 y 78 y 102 del Reglamento de la Cámara de Diputados, se somete a consideración de esta H. Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, la presente Iniciativa con proyecto de decreto por la que se adiciona un párrafo noveno al artículo 1º de la ley de obras públicas y servicios relacionados con las mismas; se adiciona una fracción xiv al artículo 5 de la ley de infraestructura de la calidad; se adiciona una fracción xi al artículo 4 de la ley general de asentamientos humanos, ordenamiento territorial y desarrollo urbano; se adiciona un párrafo cuarto al artículo 22 de la ley de caminos, puentes y autotransporte federal; tendientes a establecer el principio de “equilibrio estructural con perspectiva sur” con el propósito de combatir el rezago social e infraestructural que se vive en el sureste mexicano, conforme a la siguiente:

## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS:

La propuesta que se enuncia en esta iniciativa tiene por objeto procurar el desarrollo social de una de las zonas geográficamente más importantes de la nación: el sureste mexicano.

El avance industrial, tecnológico e infraestructural es necesario para todas las naciones desarrolladas del mundo. Si no se cuenta con infraestructura y movilidad de calidad y funcional, resulta una tarea imposible el cumplir con los objetivos que las sociedades actuales demandan.

La actividad empresarial y comercial son indispensables para la consecución del desarrollo económico. Ejemplo de ello lo podemos ver con el contrato de transporte. Una persona denominada transportista desplaza de un punto a otro mercancías, materias primas, o recursos humanos recibiendo una contraprestación por sus servicios. La eficiencia del cumplimiento de dichas obligaciones depende directamente del estado en el que se encuentren las vías de comunicación tales como carreteras, puentes y aeropuertos. De la misma forma, conservar en buen estado la infraestructura social, se encuentra en la misma jerarquía prioritaria que la construcción de nuevas vías. A su vez, el adaptarlas a las formas de innovación existentes en la vida contemporánea es menester para la adoptabilidad de las nuevas tecnologías.

La actividad legislativa destaca en los asuntos políticos puesto que es una fuente del derecho. El derecho es el mejor instrumento para la convivencia humana y social. La legislación es el lugar por excelencia de donde brota el derecho. Depositado en un poder legislativo, es ahí donde los actores políticos dan vida a la regulación y guía de los pasos que deben seguir los hombres y mujeres de la nación.



Dentro de los ordenamientos jurídicos se encuentran una serie de enunciados denominados principios, que tiene por objetivo el establecer una serie de normas y actuaciones que deben de seguir todas las autoridades y actores administrativos, políticos, jurídicos en el ámbito de sus competencias para ejercer la legislación. Estos Principios se encuentran en las leyes más importantes, como el principio de legalidad establecido en el artículo 16 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, que indica el modo de actuar de la autoridad la cual será estrictamente apegada a las facultades que la ley le confiere, pues nunca puede actuar al margen de ella.

Otro principio por excelencia, a partir de la reforma en Derechos Humanos en 2011, es el Principio Pro Persona que vela por la protección más amplia a las personas justiciables, priorizando los instrumentos jurídicos y proteccionistas sobre cualquier otra situación que pueda ser intermediaria entre dichas actuaciones.

Al establecer el Principio Estructural con Perspectiva Sur se busca, como se precisó en líneas anteriores, la creación de una serie de normas y guías que acompañen a las autoridades y demás actores administrativos y ejecutivos en la implementación y aplicación del marco jurídico que contiene las infraestructuras, proyectos y obras públicas. La zona del sureste mexicano se ha visto afectada por diversos problemas sociales, tales como delincuencia, pobreza, falta de bienes y servicios indispensables para la satisfacción de necesidades básicas, insuficiencia en temas de salud pública entre otros muchos más. Sin embargo, la falta de una infraestructura suficiente y efectiva, obras innovadoras y de calidad también son un grave problema en la sociedad sureña. Al no contar con los elementos anteriormente mencionados, se recae en un desincentivo para el sector privado, que no encuentran una certeza patrimonial en sus recursos, lo que origina que gran parte de la inversión sea llevada a otras zonas del país, o incluso a zonas fuera de él. Este problema no pasa desapercibido puesto que una parte mayoritaria de la economía mexicana se sostiene de las inversiones que realizan las personas morales, sirviendo como generadoras de empleo, desarrollo de

técnicas empresariales innovadoras y, como no, un crecimiento en la calidad de vida de las zonas con mayor presencia industrial.

Entonces, se está frente a un problema de proporciones extraordinarias. Por falta de un correcto desarrollo en infraestructura y comunicación, se cae en una pérdida económica que se traduce en millones de pesos para la zona sur mexicana, generando a su vez, más pobreza y marginación social, cultural y educativa en la ciudadanía sureste.

La implementación de mejoras en carreteras, autopistas, puertos y aeropuertos sin duda alguna coloca en un escalafón de igualdad social a la zona sur. Es necesario que el enfoque hacia la priorización de las zonas más rezagadas del país sea urgente, y no debe de ser solo en un plano etéreo sino que debe de ser materializado con acciones por medio de políticas públicas y legislativas por parte del poder ejecutivo y del poder legislativo, que precisamente es lo que se busca con esta iniciativa.

Se procede a analizar y explicar el Principio Estructural con Perspectiva Sur, con base en su denominación.

- a. **Principio.** Conjunto de reglas de actuación que tienen por objetivo establecer la línea de acción de la administración pública federal y los demás actores que componen los tres poderes de la unión.
- b. **Estructural.** Se refiere a todo lo relativo a infraestructura de obras públicas y de comunicación tales como carreteras, autopistas, puertos, aeropuertos así como cualquier vía que sirva de comunicación, almacenamiento, enlace o de transporte o de cualquier servicio que tenga por objetivo la implementación económica, social y comercial.
- c. **Perspectiva Sur.** Se debe priorizar la construcción, mantenimiento e innovación de infraestructura de vías de comunicación o de impulso a la economía y comercio en la zona sureste del país. El rezago, como se explica en los “argumentos que la sustentan” es un hecho que no está a discusión, puesto

que está materializado y forma parte de la sociedad. Los problemas se deben de afrontar con acciones, y precisamente es esto lo que se busca con la presente iniciativa, incentivar a los poderes públicos para que ejerzan sus atribuciones en el ámbito de sus competencias.

## **La infraestructura y desarrollo en el sur de México**

La región sur de México, comprendida por estados como Chiapas, Oaxaca, Guerrero, Tabasco, Campeche, Yucatán y Quintana Roo, enfrenta desafíos estructurales significativos en su infraestructura de transporte y conectividad. Estos desafíos limitan su integración efectiva a los mercados nacionales e internacionales, obstaculizando el desarrollo económico y social de la región. A continuación, se presenta un análisis detallado de las problemáticas en los sectores de carreteras, aeropuertos, puertos, ferrocarriles y mercados.

### **1. Carreteras: Deterioro y Desconexión Territorial.**

La infraestructura carretera es un componente esencial del desarrollo nacional. Sin embargo, en el sur del país, principalmente en estados como Chiapas, Oaxaca, Guerrero y Tabasco, se observa una profunda brecha en materia de conectividad terrestre, resultado de décadas de desigualdad estructural, falta de planeación territorial y desinversión pública sostenida. Esta realidad ha acentuado el aislamiento geográfico, económico y social de millones de mexicanos que habitan en estas regiones, perpetuando condiciones de pobreza, marginación y vulnerabilidad.

#### **1.1 Rezago en la inversión y deterioro estructural**

Durante el periodo 2020-2023, la inversión federal destinada a infraestructura carretera fue de 128,129 millones de pesos, cifra que representa una reducción del 13.2% en

comparación con el periodo 2016-2019. Este recorte presupuestal afectó particularmente a regiones con mayores necesidades, como el sur del país, donde tramos rurales e intermunicipales presentan condiciones críticas: asfaltado deficiente, baches recurrentes, puentes con riesgo de colapso, deslaves, señalización obsoleta o inexistente, y caminos sin pavimentar.

Esta situación es más grave en zonas rurales y de alta montaña, donde la conectividad depende exclusivamente de caminos vecinales que no reciben mantenimiento periódico. La ausencia de redes funcionales no solo limita la movilidad de personas y mercancías, sino que también reduce el acceso efectivo a servicios del Estado.

### **1.2 Consecuencias económicas y productivas**

La precariedad en la infraestructura vial genera costos logísticos elevados para los productores locales, dificulta el comercio regional y nacional, y obstaculiza la atracción de inversiones. En regiones con vocación agrícola, artesanal, forestal y turística, el mal estado de los caminos impide una adecuada salida de productos, incrementa el desperdicio, y dificulta la integración a las cadenas de valor. Lo anterior disminuye la rentabilidad de las actividades productivas y desalienta el desarrollo de pequeñas y medianas empresas.

A esto se suma la falta de conectividad con los principales centros logísticos y de distribución del país, lo cual coloca al sur en desventaja competitiva frente a otras regiones con infraestructura moderna, intermodal y con mayor articulación con mercados nacionales e internacionales.

### **1.3 Problemáticas sociales asociadas al aislamiento territorial**

El deterioro de la red carretera no solo representa un rezago técnico o financiero, sino que tiene impactos directos sobre la cohesión social, la seguridad humana y el bienestar colectivo:

- a) *Aislamiento a servicios básicos:* En muchas comunidades del sur, la precariedad de los caminos impide que la población acceda con regularidad a servicios de salud, educación y justicia. Los traslados a hospitales o centros escolares pueden implicar horas de camino o incluso días, dependiendo de las condiciones climáticas o del estado de los puentes y caminos.
- b) *Exclusión de pueblos indígenas:* Las regiones afectadas concentran una alta proporción de población indígena. La falta de conectividad profundiza su aislamiento cultural, político y económico, perpetuando patrones de exclusión histórica.
- c) *Migración forzada y desplazamiento interno:* La falta de oportunidades, la inseguridad alimentaria y la desconexión territorial han contribuido al incremento de flujos migratorios desde estas regiones, tanto hacia el norte del país como hacia Estados Unidos. A ello se suma el desplazamiento interno provocado por conflictos agrarios, presencia del crimen organizado y desastres naturales.
- d) *Crecimiento de economías informales e ilícitas:* La debilidad del Estado en zonas aisladas facilita la expansión de actividades ilícitas como el tráfico de personas, contrabando, tala ilegal y presencia de grupos delictivos que suplen funciones estatales mediante la cooptación social.
- e) *Vulnerabilidad ante desastres naturales:* La orografía y el clima de la región, caracterizados por lluvias intensas, deslaves y sismos frecuentes, hacen indispensable una infraestructura resiliente. Sin embargo, la falta de mantenimiento y prevención convierte los caminos en puntos de alto riesgo durante emergencias, dificultando la evacuación, el rescate y la asistencia humanitaria.

#### **1.4 Desigualdad territorial: una deuda histórica**

La desconexión territorial del sur no es un fenómeno reciente. Responde a un patrón de centralismo político y económico que ha priorizado la inversión en regiones con mayor densidad urbana o retorno económico a corto plazo. Mientras entidades del centro y norte han consolidado redes modernas de infraestructura, el sur permanece relegado, fragmentado y con una cobertura vial insuficiente.

Esta desigualdad reproduce y amplifica las brechas sociales existentes: regiones con baja conectividad suelen coincidir con los más altos índices de pobreza, desnutrición, analfabetismo, mortalidad materna e infantil, y violencia estructural. La exclusión territorial es, en sí misma, una forma de negación de derechos.

El deterioro de las carreteras y la desconexión territorial del sur mexicano constituyen uno de los principales obstáculos para la equidad nacional. Este rezago no puede seguir siendo atendido de manera superficial, intermitente o con fines clientelares. Se requiere una política pública robusta, territorializada y con enfoque de justicia social que reconozca que la infraestructura no solo conecta lugares, sino que también garantiza derechos y promueve dignidad.

## **2. Aeropuertos del sur de México, desigualdad regional y urgencia de modernización**

La infraestructura aeroportuaria es uno de los ejes fundamentales para el desarrollo económico y social de un país. No solo facilita la conectividad regional, nacional e internacional, sino que actúa como catalizador del turismo, el comercio, la inversión extranjera y la inclusión territorial. En el caso del sur de México, una región históricamente marginada frente al desarrollo del norte y el centro, los aeropuertos han sido subutilizados, y sus instalaciones padecen la falta de modernización e integración con el resto de las redes de transporte. Esta situación limita el potencial transformador del sur del país, profundizando desigualdades estructurales ya existentes.

### **2.1 Subutilización y desequilibrio operacional**

Según datos de la Agencia Federal de Aviación Civil (AFAC), los aeropuertos del sur operan por debajo de su capacidad instalada, con una densidad de operaciones significativamente menor en comparación con los centros aeroportuarios del centro y norte del país. Por ejemplo, el Aeropuerto Internacional de Tuxtla Gutiérrez (Chiapas), que cuenta con infraestructura moderna y capacidad para atender a más de un millón de pasajeros anualmente, apenas reportó 850 mil pasajeros en 2023, mientras que aeropuertos como el de Monterrey superaron los 11 millones en el mismo periodo. Este patrón se repite en Oaxaca, Villahermosa, Campeche y Chetumal, donde las pistas, terminales y servicios auxiliares están muy por debajo de su potencial operativo.

La subutilización no solo representa una pérdida de oportunidades logísticas, sino que también refleja una política pública desarticulada en materia de transporte multimodal, desarrollo regional y promoción turística.

## **2.2 Falta de modernización: rezago y abandono relativo**

Aunque algunos aeropuertos del sur han recibido inversiones en años recientes, estas han sido esporádicas y desiguales. La modernización se ha concentrado en terminales prioritarias o cercanas a proyectos federales como el Tren Maya. Sin embargo, muchos aeropuertos de carácter regional o con vocación turística, como el de Palenque o Ixtepec, continúan operando con instalaciones básicas, limitados servicios y una escasa conectividad aérea.

Los procesos de modernización también enfrentan retos estructurales. Según el Grupo Aeroportuario del Sureste (ASUR), las inversiones están sujetas a la rentabilidad inmediata, lo cual desfavorece a aeropuertos con baja demanda inicial. Además, las entidades estatales y municipales carecen de recursos suficientes para invertir en infraestructura aeroportuaria, lo que deja a muchas terminales en manos del deterioro progresivo.

### **2.3 Limitada conectividad y escasa integración multimodal**

Uno de los grandes retos es la falta de integración entre los aeropuertos y otras redes de transporte terrestre y marítimo. Mientras que en el norte de México muchos aeropuertos están conectados por vías rápidas, ferrocarriles y sistemas logísticos industriales, en el sur persisten condiciones de aislamiento. Muchos aeropuertos están mal conectados con las ciudades a las que sirven, y en algunos casos, ni siquiera cuentan con servicios de transporte público eficientes.

Esta desconexión tiene implicaciones directas para sectores clave como el turismo. A pesar del enorme potencial de destinos como Huatulco, Palenque o Bacalar, su accesibilidad aérea sigue siendo limitada, lo que reduce el flujo de visitantes, encarece los viajes y resta competitividad frente a destinos mejor conectados como Cancún o Los Cabos.

### **2.4 Impacto en el desarrollo regional: más allá del transporte**

La falta de desarrollo aeroportuario en el sur no es un problema aislado: es una expresión de la desigualdad estructural en la inversión pública y privada en infraestructura. La escasa conectividad aérea perpetúa el aislamiento económico de regiones rurales, dificulta la atracción de inversiones y frena la inclusión de territorios históricamente marginados. En consecuencia, se acentúan brechas sociales como la pobreza, la migración forzada y la dependencia de programas asistencialistas.

La posibilidad de transformar el sur de México pasa por romper este círculo vicioso. Invertir en aeropuertos modernos, seguros y bien conectados no solo atiende una necesidad logística: es una apuesta por la movilidad social, el desarrollo turístico, la integración productiva y la dignificación territorial.



## **2.5. Recomendaciones estratégicas**

Implementar un plan nacional de modernización aeroportuaria regional, que no dependa solo del mercado sino de una visión de Estado orientada a la equidad territorial.

- ☐ Desarrollar paquetes de incentivos para aerolíneas, con el fin de abrir nuevas rutas en aeropuertos con baja densidad, pero alto potencial turístico o comercial.
- ☐ Integrar los aeropuertos con otros medios de transporte como trenes, autopistas y redes logísticas regionales.
- ☐ Fomentar la inversión mixta (pública y privada) en infraestructura aeroportuaria del sur, priorizando terminales estratégicas.
- ☐ Promover el desarrollo turístico con enfoque regional, vinculando aeropuertos con circuitos culturales, ecoturísticos y gastronómicos.

La situación de los aeropuertos en el sur de México es un reflejo del centralismo y la desigualdad estructural en el diseño de políticas públicas de infraestructura. La subutilización y el rezago en la modernización de estas instalaciones comprometen no solo la conectividad aérea, sino también las posibilidades reales de desarrollo de millones de mexicanos que habitan en esta región. Invertir en aeropuertos modernos, bien conectados y estratégicamente planificados es un paso fundamental para construir un país más equitativo, competitivo y con verdadero desarrollo regional.

## **3. Puertos del sur de México, sus oportunidades estratégicas desaprovechadas y el camino hacia la modernización**

Los puertos de México, por su ubicación geográfica y su infraestructura, son claves para el comercio internacional, especialmente en una economía globalizada que depende cada vez más de rutas marítimas eficientes para el transporte de mercancías. Sin embargo, a pesar de la importancia estratégica de los puertos del sur del país, como Coatzacoalcos y Salina Cruz, estos aún no alcanzan su máximo potencial. Factores como la infraestructura deficiente, la falta de conectividad con redes terrestres y la escasa modernización de sus instalaciones limitan el crecimiento de estos puertos y, por ende, el desarrollo económico de las regiones aledañas.

En este contexto, la modernización de estos puertos y su integración con corredores logísticos multimodales son pasos fundamentales para aprovechar su ubicación estratégica, incrementar la competitividad nacional e impulsar el desarrollo económico del sur de México.

### **3.1 Puertos estratégicos con potencial inexplorado**

México se encuentra en una posición geográfica privilegiada, al ser un puente entre los océanos Pacífico y Atlántico, lo que le otorga un papel fundamental en el comercio interoceánico. Sin embargo, no todos los puertos han logrado capitalizar esta ventaja. El puerto de Coatzacoalcos, ubicado en el estado de Veracruz, y el puerto de Salina Cruz, en Oaxaca, son ejemplos claros de infraestructura subutilizada que, a pesar de su potencial, enfrentan graves problemas de conectividad y modernización.

El puerto de Coatzacoalcos, por ejemplo, tiene la capacidad de mover millones de toneladas de carga anuales y se encuentra en una ubicación estratégica para la conectividad con el Golfo de México. Sin embargo, su desarrollo ha sido limitado por la falta de inversiones suficientes en infraestructura portuaria moderna, y su integración con redes terrestres y ferroviarias es deficiente. Esto ha resultado en una baja participación en el movimiento nacional de carga y en un limitado aprovechamiento de su potencial comercial.

El puerto de Salina Cruz, por su parte, es clave para el comercio transatlántico, especialmente para los estados del sur y sureste de México. Este puerto tiene la capacidad de servir como plataforma de exportación para productos del Istmo de Tehuantepec, pero su infraestructura también está rezagada, con deficiencias en las terminales de carga y en la conectividad con las principales rutas terrestres. Aunque la región del Istmo tiene un alto potencial industrial y comercial, el puerto no está aprovechando de manera óptima su ubicación estratégica para ser un punto clave de intercambio comercial.

### **3.2 La infraestructura como obstáculo principal**

La falta de modernización de los puertos del sur ha sido una constante en las últimas décadas. A pesar de los esfuerzos aislados para mejorar su capacidad operativa, la infraestructura portuaria sigue siendo insuficiente y obsoleta. Según el Anuario Estadístico de los Puertos de México 2022, la baja participación de estos puertos en el movimiento nacional de carga es evidente, lo que refleja su subutilización y la falta de una estrategia integral que impulse su desarrollo.

Coatzacoalcos, por ejemplo, sigue operando con infraestructura portuaria antigua, con terminales que requieren ampliación y renovación. Las grúas y los sistemas de carga y descarga son obsoletos en comparación con puertos competidores a nivel internacional. Además, la falta de conexiones directas con ferrocarriles y redes carreteras eficientes limita su capacidad para ofrecer un servicio logístico rápido y económico.

Por otro lado, Salina Cruz enfrenta problemas similares, ya que su infraestructura portuaria ha estado desatendida durante años, y su capacidad de carga está subutilizada debido a la falta de inversiones en nuevas terminales y en la modernización de los sistemas de manejo de carga. Si bien existen proyectos en curso, la lentitud de su implementación sigue siendo un obstáculo para mejorar su competitividad.

### **3.3. Desconexión terrestre: un obstáculo al desarrollo regional**

Uno de los principales factores que limita la competitividad de los puertos del sur de México es su falta de conexión eficiente con las redes terrestres y ferroviarias. Si bien Coatzacoalcos y Salina Cruz son puertos de gran importancia para el comercio marítimo, sus conexiones con el resto del país son insuficientes.

El puerto de Coatzacoalcos, aunque tiene acceso al sistema ferroviario, enfrenta serias deficiencias en cuanto a infraestructura ferroviaria moderna y servicios logísticos que permitan un intercambio fluido entre el puerto y los mercados nacionales e internacionales. La carretera transístmica que conecta Salina Cruz con Coatzacoalcos y Veracruz sigue siendo un cuello de botella para el transporte terrestre, lo que aumenta los costos logísticos y reduce la competitividad de la región.

La falta de un sistema ferroviario robusto que conecte a estos puertos con otros centros industriales clave en el sur y sureste de México limita su capacidad para mover mercancías de manera eficiente, lo que los pone en desventaja frente a otros puertos más integrados a redes de transporte modernas.

### **3.4 Oportunidades para la integración multimodal**

Para aprovechar el potencial estratégico de los puertos del sur de México, es crucial integrar los puertos con otros modos de transporte, como el ferroviario y el carretero, en un sistema multimodal eficiente. Esta integración debe ser una prioridad para el gobierno federal, con el fin de facilitar el flujo de mercancías de manera rápida y económica. Además, se debe mejorar la infraestructura portuaria y crear un entorno logístico eficiente que no solo permita el tránsito de mercancías, sino también que atraiga inversiones extranjeras.

Una estrategia integral que contemple la construcción de nuevas terminales portuarias, la modernización de los sistemas de carga y descarga, y la integración de los puertos

con el sistema ferroviario y las principales rutas carreteras es fundamental para desbloquear el potencial de los puertos de Coatzacoalcos y Salina Cruz. Estas inversiones no solo aumentarían el volumen de carga manejado, sino que también generarían empleo y mejorarían las condiciones de vida de las comunidades cercanas a los puertos.

Además, el proyecto del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec, que busca conectar el Océano Pacífico con el Golfo de México a través de una red de infraestructura integrada, representa una oportunidad única para revitalizar los puertos del sur, como Salina Cruz, y mejorar la competitividad de los productos mexicanos en mercados internacionales.

Los puertos del sur de México, tienen un potencial estratégico invaluable para el desarrollo económico de la región y del país en su conjunto. Sin embargo, su subutilización y falta de modernización han limitado su capacidad de crecimiento y su competitividad. Invertir en la modernización de la infraestructura portuaria, mejorar la conectividad con las redes de transporte multimodal y fomentar el comercio internacional son pasos cruciales para desbloquear las oportunidades que estos puertos representan. Un compromiso serio con su desarrollo puede transformar al sur de México en un motor económico clave, generando empleo, reduciendo la pobreza y mejorando la competitividad del país en el comercio internacional.

#### **4. Ferrocarriles del Sur de México, fragmentación de la red y vulnerabilidad operativa**

El sistema ferroviario mexicano ha sido históricamente una pieza clave en el transporte de mercancías, especialmente en el contexto de un país tan vasto y diverso como México, donde las distancias entre las principales zonas productivas y los mercados nacionales e internacionales son considerables. Sin embargo, en el sur del país, la red

ferroviaria enfrenta desafíos importantes que limitan su cobertura, funcionalidad y competitividad.

Según la Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario (ARTF), uno de los mayores problemas que enfrenta el sistema ferroviario en el sur de México es la fragmentación de su infraestructura. Muchos de los tramos ferroviarios clave para conectar el sur con el resto del país no han sido modernizados ni ampliados significativamente en las últimas décadas. Esta situación ha ocasionado una caída en la eficiencia del servicio, lo que a su vez afecta el desarrollo económico de las regiones del sur y limita la competitividad del país en el mercado global.

A pesar de estos obstáculos, los proyectos emblemáticos como el Tren Maya y el Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec buscan reactivar la conectividad ferroviaria en el sur de México. No obstante, estos proyectos enfrentan retos técnicos y sociales que dificultan su avance. En este contexto, es crucial analizar las debilidades actuales del sistema ferroviario en el sur, así como las oportunidades que los nuevos proyectos podrían generar si se enfrentan adecuadamente los retos subyacentes.

#### **4.1 La fragmentación de la red ferroviaria en el sur de México**

El sistema ferroviario en el sur de México está compuesto por una red discontinua que no conecta de manera efectiva todas las zonas productivas del país. La Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario (ARTF) ha señalado que una de las principales deficiencias es la falta de modernización de los tramos estratégicos en los estados de Veracruz, Oaxaca, Chiapas y Tabasco, regiones clave para la economía del sur. Esta fragmentación de la red ferroviaria impide que el sur se integre de manera eficiente con los centros industriales y comerciales del norte y centro del país.

Por ejemplo, la red ferroviaria de Veracruz, uno de los principales puntos de entrada de mercancías a México, conecta parcialmente con el interior del país, pero muchas de sus líneas aún son de vía única y de baja capacidad, lo que limita su efectividad para el

transporte de grandes volúmenes de carga. A lo largo de estos tramos, las infraestructuras ferroviarias no han experimentado las mejoras necesarias para afrontar el crecimiento del comercio y las necesidades logísticas de los sectores productivos. La falta de interconexión entre las diferentes líneas ferroviarias regionales también hace que el transporte de mercancías sea más lento y costoso.

#### **4.2 Bloqueos sociales y su impacto en la operación ferroviaria**

Uno de los problemas más significativos que enfrenta el sistema ferroviario en el sur de México es la frecuencia de bloqueos sociales, que afectan la circulación de trenes y la entrega de mercancías. En estados como Veracruz, Oaxaca y Chiapas, los bloqueos realizados por comunidades locales, grupos sindicales y movimientos sociales son frecuentes y a menudo paralizan por completo la operación de los trenes.

Estos bloqueos, que ocurren principalmente como respuesta a demandas sociales, políticas o económicas, no solo interrumpen el transporte de mercancías esenciales, sino que también afectan la logística de las cadenas de suministro en el país. Las industrias dependientes del transporte ferroviario, como la minería, el petróleo y la agroindustria, experimentan retrasos significativos que impactan sus costos operativos y reducen su competitividad. Además, los bloqueos también afectan el transporte de productos perecederos y materias primas esenciales para diversas industrias, lo que puede generar un efecto negativo en la producción nacional y en el abastecimiento de productos a los mercados locales e internacionales.

Los bloqueos sociales son un reflejo de las tensiones sociales en el sur de México, donde las demandas de las comunidades no siempre son escuchadas por las autoridades locales y federales. Aunque es necesario garantizar el respeto a los derechos de las comunidades afectadas, también es urgente implementar estrategias que aseguren que las protestas no paralicen la economía regional.

## **7.0. Los Proyectos del Tren Maya y el Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec**

A pesar de las deficiencias del sistema ferroviario en el sur de México, existen proyectos emblemáticos que buscan mejorar la conectividad ferroviaria y transformar la infraestructura logística en la región. Dos de los proyectos más ambiciosos son el Tren Maya y el Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec.

### *Tren Maya: Un Proyecto Integral para el Sureste de México*

El Tren Maya, que conecta los estados del sureste de México (Yucatán, Quintana Roo, Campeche, Chiapas y Tabasco), es uno de los proyectos más importantes en materia de infraestructura ferroviaria en el sur del país. Su objetivo es impulsar el desarrollo turístico, económico y social de la región, conectando las zonas más importantes de la Península de Yucatán y el sureste mexicano. Sin embargo, el proyecto enfrenta una serie de retos tanto técnicos como sociales.

En términos técnicos, el Tren Maya requiere una modernización completa de la infraestructura ferroviaria existente, ya que muchas de las vías por las que circulará el tren están en mal estado y no cuentan con la capacidad suficiente para soportar la velocidad y el volumen de carga previsto. Además, el proyecto incluye la construcción de nuevas estaciones y terminales de carga, lo que implica una inversión significativa en la modernización de la infraestructura ferroviaria.

Desde el punto de vista social, el Tren Maya ha generado controversias debido a los impactos ambientales y sociales que podría tener en las comunidades locales, especialmente en los estados de Chiapas y Yucatán. Si bien se espera que el proyecto genere empleo y dinamice la economía local, también existe preocupación sobre los efectos que tendrá sobre las comunidades indígenas y rurales que viven en las áreas cercanas a la ruta del tren. En este sentido, es esencial que el gobierno federal y las autoridades locales trabajen de manera transparente y colaborativa con las comunidades afectadas para minimizar los impactos negativos.



*Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec: Conectando los Océanos Pacífico y Atlántico*

El Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec es otro proyecto clave para mejorar la conectividad ferroviaria en el sur de México. Este proyecto busca construir una infraestructura multimodal que conecte el Océano Pacífico con el Golfo de México a través de un corredor ferroviario y carretero, lo que facilitaría el transporte de mercancías entre ambos océanos. Este corredor tiene un gran potencial para impulsar el comercio internacional y mejorar la competitividad de los puertos de Salina Cruz y Coatzacoalcos, lo que a su vez podría generar empleo y desarrollo en la región del Istmo de Tehuantepec.

Sin embargo, el Corredor Interoceánico también enfrenta desafíos importantes. En primer lugar, se requieren grandes inversiones para modernizar las líneas ferroviarias existentes y construir nuevas rutas que conecten los puertos con el resto del país. Además, el proyecto debe superar los obstáculos sociales y ambientales que se presentan en las zonas de influencia del Istmo, donde existen comunidades con derechos de propiedad que deben ser respetados y tomados en cuenta en el proceso de desarrollo.

#### **4.4 Retos y oportunidades: hacia una solución integral**

A pesar de los esfuerzos por mejorar la infraestructura ferroviaria en el sur de México, el sistema sigue enfrentando una serie de retos que requieren soluciones integrales. La fragmentación de la red, la falta de modernización de los tramos clave y la vulnerabilidad de la operación ferroviaria debido a los bloqueos sociales son problemas que deben abordarse de manera urgente.

Para ello, es fundamental que los proyectos como el Tren Maya y el Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec se desarrollen con un enfoque integral que no solo contemple la modernización de la infraestructura ferroviaria, sino también la

inclusión de las comunidades locales en los procesos de planificación y ejecución. Además, la colaboración entre los gobiernos federal, estatales y municipales, así como con los actores privados, será esencial para superar los obstáculos sociales y técnicos que aún persisten.

El sistema ferroviario en el sur de México es clave para el desarrollo económico y la integración del país. Sin embargo, la fragmentación de la red, la falta de modernización y los bloqueos sociales son problemas que limitan su efectividad y competitividad. Proyectos como el Tren Maya y el Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec representan una oportunidad única para revitalizar la infraestructura ferroviaria del sur de México, pero su éxito dependerá de superar los retos sociales y técnicos que aún persisten.

Un enfoque integral que contemple la modernización de la infraestructura, la inclusión social y la colaboración entre todos los actores involucrados es fundamental para garantizar que el sistema ferroviario del sur de México cumpla con su potencial y juegue un papel clave en el desarrollo económico del país.

## **5. Inserción Comercial: Baja participación en el comercio internacional del sur de México**

La inserción del sur de México en el comercio internacional representa uno de los retos estructurales más significativos del desarrollo regional. Mientras el país ha logrado consolidarse como una potencia exportadora a nivel global especialmente en sectores como la industria automotriz, aeroespacial, manufactura electrónica y agroindustria, esta bonanza ha sido desigualmente distribuida a lo largo del territorio nacional. Las entidades del sur, como Chiapas, Oaxaca, Guerrero y parte de Veracruz y Tabasco, se mantienen al margen de los principales circuitos de intercambio comercial global, lo que

limita sus oportunidades de crecimiento económico sostenido, generación de empleos formales y reducción de la pobreza.

### *Desigualdad Territorial en la Balanza Exportadora*

Según datos de la Secretaría de Economía, en noviembre de 2024 México exportó un total de 52,069 millones de dólares, con un balance comercial positivo de 321 millones. Sin embargo, este desempeño se encuentra fuertemente concentrado en las regiones del norte y del Bajío, donde se ubican los principales corredores industriales y logísticos del país. Estados como Nuevo León, Chihuahua, Coahuila, Guanajuato, Querétaro y el Estado de México concentran la mayoría del valor exportado, apoyados por una infraestructura robusta, capital humano calificado y cercanía geográfica con los Estados Unidos, principal socio comercial.

En contraste, la región sur apenas participa en las estadísticas exportadoras, a pesar de contar con abundantes recursos naturales, un capital cultural diverso y un potencial agroalimentario considerable. El problema radica no solo en la falta de plataformas logísticas o infraestructura moderna, sino en la ausencia de una visión estratégica integral que articule capacidades productivas locales con cadenas globales de valor. Esta marginación estructural perpetúa una dependencia de subsidios, programas asistenciales y empleos informales, lo cual impide la construcción de un modelo de desarrollo autosostenido.

### *Causas de la Baja Inserción Comercial*

El limitado involucramiento del sur en el comercio internacional se debe a múltiples factores interrelacionados:

**Déficit de infraestructura logística:** Las carreteras, puertos, aeropuertos y líneas férreas en el sur presentan rezagos históricos que dificultan la movilización eficiente de bienes hacia mercados nacionales e internacionales. El puerto de Salina Cruz, por ejemplo, opera muy por debajo de su potencial debido a la falta de conectividad con el

interior del país. Lo mismo ocurre con el puerto de Coatzacoalcos, que a pesar de ser estratégico, carece de una red ferroviaria operativa y moderna que lo vincule con centros industriales y agrícolas.

**Fragmentación productiva:** La estructura económica del sur está dominada por actividades primarias con bajo valor agregado, como la agricultura de subsistencia, la ganadería extensiva y la extracción forestal o minera no transformada. Esto limita la competitividad de la región frente a mercados que demandan bienes diferenciados, tecnificados y certificados bajo estándares internacionales.

**Débil vinculación con tratados comerciales:** Aunque México forma parte de diversos tratados de libre comercio (T-MEC, CPTPP, Alianza del Pacífico, entre otros), los beneficios de estos acuerdos no han permeado de forma homogénea. Las empresas del sur, especialmente las pequeñas y medianas, carecen de información, financiamiento, asesoría técnica y capacidades organizativas para integrarse a las dinámicas exportadoras.

**Baja inversión extranjera directa (IED):** La IED en el sur representa apenas una fracción del total nacional. La inseguridad, la falta de Estado de derecho en algunas zonas, la conflictividad social y la debilidad institucional han disuadido a inversionistas nacionales e internacionales de establecer operaciones en la región.

**Ausencia de clústeres productivos:** A diferencia del norte industrializado, donde operan parques tecnológicos y clústeres bien articulados, el sur carece de nodos productivos donde se concentren empresas, centros de investigación, universidades y proveedores especializados. Esta falta de ecosistemas impide escalar las capacidades productivas de manera articulada.

A pesar del escenario adverso, el sur de México tiene condiciones objetivas que podrían facilitar una mayor inserción comercial en el mediano y largo plazo. Para ello, es indispensable adoptar una estrategia de desarrollo regional orientada a la competitividad global y basada en cinco pilares fundamentales:

Inversión en infraestructura estratégica: Proyectos como el Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec, el Tren Maya y los polos de desarrollo del Programa para el Desarrollo del Istmo tienen el potencial de reconfigurar la logística regional. No obstante, deben acompañarse de inversiones complementarias en telecomunicaciones, energía, almacenamiento, transporte multimodal y servicios aduaneros.

Fomento de cadenas de valor regionales: Se requiere una política industrial activa que promueva la integración de las economías locales en cadenas de valor sectoriales, priorizando sectores como agroindustria, energías limpias, biotecnología, turismo sostenible y manufactura ligera. La tecnificación del campo, la certificación de productos y la industrialización de la producción agropecuaria pueden ser un detonante clave.

Atractivo fiscal y certeza jurídica: Para atraer inversión productiva al sur, es necesario establecer un entorno regulatorio predecible, con incentivos fiscales bien diseñados, garantías al cumplimiento de contratos y mecanismos de resolución de controversias eficaces. La consolidación del Estado de derecho es condición indispensable para cualquier proceso de integración económica.

Educación técnica y formación dual: La participación del sur en la economía global dependerá de su capacidad para formar talento humano competitivo. Se requiere una reforma educativa que articule a universidades, institutos tecnológicos y centros de capacitación con las necesidades del mercado internacional, fomentando carreras técnicas, bilingüismo y competencias digitales.

Diplomacia comercial regionalizada: El Gobierno Federal y las entidades federativas del sur deben impulsar una diplomacia económica activa que promueva los productos regionales en ferias internacionales, facilite misiones comerciales y establezca alianzas con contrapartes extranjeras. La internacionalización no debe entenderse solo como exportación de mercancías, sino como atracción de ideas, tecnologías, inversiones y redes de colaboración.

La baja participación del sur de México en el comercio internacional no es una casualidad, sino el resultado de décadas de exclusión territorial, debilidad institucional y falta de visión estratégica. Revertir esta situación no será inmediato, pero es posible si se construye una política de Estado que trascienda administraciones, se base en evidencia y ponga al desarrollo regional como prioridad nacional. Solo así el sur podrá convertirse en protagonista del crecimiento económico del país, contribuyendo a una integración comercial más justa, resiliente y sostenible.

El diagnóstico de la infraestructura, conectividad e inserción económica del sur de México revela un patrón persistente de rezago estructural, subutilización de activos estratégicos y marginación frente a los principales circuitos productivos y logísticos del país. Si bien en las últimas décadas el crecimiento económico nacional ha estado impulsado por la apertura comercial, la inversión extranjera directa y la modernización del norte y centro del país, estos beneficios no han sido compartidos de manera equitativa con las entidades del sur. Este fenómeno ha generado una profunda asimetría territorial que se traduce en desigualdad socioeconómica, baja competitividad, vulnerabilidad institucional y deterioro del tejido social.

Desde una perspectiva técnica, el sur enfrenta limitaciones críticas en cada uno de los elementos clave del sistema económico moderno: infraestructura de transporte insuficiente, puertos y aeropuertos con bajo rendimiento logístico, red ferroviaria fragmentada y expuesta a conflictos sociales, así como baja capacidad de integración a cadenas globales de valor. Estas fallas estructurales no solo frenan la competitividad de

la región, sino que también encarecen la operación de empresas locales, reducen el atractivo para la inversión y perpetúan un modelo económico dependiente del gasto público y los subsidios asistenciales.

A nivel social, la consecuencia de este rezago es profunda: los estados del sur concentran los más altos niveles de pobreza multidimensional, informalidad laboral, migración forzada y conflictos agrarios o comunitarios vinculados a la falta de oportunidades. Las poblaciones indígenas, campesinas y rurales, que son mayoría en varias entidades del sur, enfrentan una exclusión histórica de los beneficios del desarrollo, agravada por políticas públicas que, en muchas ocasiones, han sido asistenciales, desarticuladas o ajenas a sus realidades locales.

Por ello, es imperativo construir una estrategia nacional de desarrollo regional que haga del sur de México una prioridad estructural, no solo como un acto de justicia social, sino como una condición necesaria para el crecimiento sostenido y equilibrado del país. Esta estrategia debe trascender periodos gubernamentales y orientarse a largo plazo, con instrumentos técnicos claros, metas verificables y una gobernanza efectiva con participación de los tres órdenes de gobierno, la iniciativa privada, la academia y las comunidades.

La clave no es únicamente invertir más, sino invertir mejor, identificando proyectos estratégicos que generen efectos multiplicadores, impulsando sectores con vocación productiva regional (como la agroindustria, energía renovable, turismo sostenible o biotecnología) y garantizando que el desarrollo económico se traduzca en bienestar tangible para las comunidades. Asimismo, se deben atender las condiciones sociales subyacentes: educación pertinente, salud integral, seguridad jurídica para la tenencia de la tierra, inclusión digital y acceso efectivo a financiamiento para las micro y pequeñas empresas.

El sur de México no debe ser visto como un territorio “problema”, sino como una región con enorme potencial económico, ecológico, geopolítico y cultural, cuya activación podría redefinir la posición de México en el comercio mundial, equilibrar las disparidades regionales y consolidar una economía más resiliente y justa. Postergar su desarrollo no solo es moralmente inaceptable, sino económicamente ineficiente. Es momento de asumir con seriedad y responsabilidad el desafío de integrar al sur a la agenda de futuro de la nación.

La presente iniciativa, se configura de manera indirecta con una problemática desde la perspectiva de género, si bien no se visualiza de forma directa, es bien sabido, que en zonas que se encuentran en vías de desarrollo, uno de los sectores más vulnerables para desarrollarse como individuos son las mujeres.

En ese sentido, al potencializar la zona sur de la República Mexicana, con mejoras de infraestructura, no se piensa solamente en aspectos económicos, se busca que uno de los principales destinatarios sean los habitantes y puntualmente las mujeres, para que, ellas puedan tener facilidades de desarrollo en ámbitos tanto profesionales, económicos y culturales.

De conformidad con la Agenda 2030, y diversos planes de gobierno tanto federal, estatal y municipal, en la nueva forma de consolidar la administración pública, todos los proyectos públicos deben ser integrales, es decir, que beneficien de forma simultánea a las personas, especialmente aquellas que se hallen en vulnerabilidad o riesgo de discriminación.

## **LEY DE OBRAS PÚBLICAS Y SERVICIOS RELACIONADOS CON LAS MISMAS**

### **TÍTULO PRIMERO DISPOSICIONES GENERALES**



## CAPÍTULO ÚNICO

TEXTO ORIGINAL	TEXTO PROPUESTO
<p><i>Artículo 1. La presente Ley es de orden público y tiene por objeto reglamentar la aplicación del artículo 134 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en materia de contrataciones de obras</i></p> <p><i>públicas, así como de los servicios relacionados con las mismas, que realicen:</i></p> <p>(...)</p> <p>(...)</p> <p>(...)</p> <p>(...)</p> <p>(...)</p> <p>(...)</p> <p>(...)</p> <p><i>Las dependencias y entidades abstendrán de crear fideicomisos, otorgar mandatos, o celebrar actos o cualquier tipo de contratos, evadan lo previsto en este ordenamiento</i></p>	<p><i>Artículo 1. La presente Ley es de orden público y tiene por objeto reglamentar la aplicación del artículo 134 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en materia de contrataciones de obras</i></p> <p><i>públicas, así como de los servicios relacionados con las mismas, que realicen:</i></p> <p>(...)</p> <p>(...)</p> <p>(...)</p> <p>(...)</p> <p>(...)</p> <p>(...)</p> <p>(...)</p> <p><i>Las dependencias y entidades se abstendrán de crear fideicomisos, otorgar mandatos, o celebrar actos o cualquier tipo de contratos, que evadan lo previsto en este ordenamiento</i></p>

.....	<i>Las obras públicas y servicios relacionados con las mismas deben de regirse por el Principio Estructural con Perspectiva Sur. Dicho principio establece la priorización de construcción y modernización de infraestructura, como carreteras, puertos, aeropuertos y ferrocarriles, que conecten la zona sur con mercados nacionales e internacionales.</i>
-------	---

## LEY DE INFRAESTRUCTURA DE LA CALIDAD

### LIBRO PRIMERO

### DEL SISTEMA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA DE LA CALIDAD

### TÍTULO PRIMERO

### DISPOSICIONES PRELIMINARES

### Capítulo II

### Definiciones y Principios de esta Ley

TEXTO ORIGINAL	TEXTO PROPUESTO
<i>Artículo 5. El Sistema Nacional de Infraestructura de la Calidad, se sustenta en los siguientes principios generales:</i>	<i>Artículo 5. El Sistema Nacional de Infraestructura de la Calidad, se sustenta en los siguientes principios generales:</i>

I. (...)	I. (...)
II. (...)	II. (...)
III. (...)	III. (...)
IV. (...)	IV. (...)
V. (...)	V. (...)
VI. (...)	VI. (...)
VII. (...)	VII. (...)
VIII. (...)	VIII. (...)
IX. (...)	IX. (...)
X. (...)	X. (...)
XI. (...)	XI. (...)
XII. (...)	XII. (...)
XIII. (...)	XIII. (...)
.....	<p><b>XIV; El Sistema Nacional de Infraestructura de la Calidad deben de regirse por el Principio Estructural con Perspectiva Sur. Dicho principio establece la priorización de construcción y modernización de infraestructura, como carreteras, puertos, aeropuertos y ferrocarriles, que conecten la zona sur con mercados nacionales e internacionales.</b></p>

## Y DESARROLLO URBANO

### TÍTULO PRIMERO DISPOSICIONES GENERALES

#### Capítulo Segundo Principios

TEXTO ORIGINAL	TEXTO PROPUESTO
<p><i>Artículo 4. La planeación, regulación y gestión de los asentamientos humanos,</i></p> <p><i>Centros de Población y la ordenación territorial, deben conducirse en apego a los siguientes principios de política pública:</i></p> <p><i>I. (...)</i></p> <p><i>II. (...)</i></p> <p><i>III. (...)</i></p> <p><i>IV. (...)</i></p> <p><i>V. (...)</i></p> <p><i>VI. (...)</i></p> <p><i>VII. (...)</i></p> <p><i>VIII. (...)</i></p> <p><i>IX. (...)</i></p>	<p><i>Artículo 4. La planeación, regulación y gestión de los asentamientos humanos,</i></p> <p><i>Centros de Población y la ordenación territorial, deben conducirse en apego a los siguientes principios de política pública:</i></p> <p><i>I. (...)</i></p> <p><i>II. (...)</i></p> <p><i>III. (...)</i></p> <p><i>IV. (...)</i></p> <p><i>V. (...)</i></p> <p><i>VI. (...)</i></p> <p><i>VII. (...)</i></p> <p><i>VIII. (...)</i></p> <p><i>IX. (...)</i></p>

<p>^ ( ... )</p> <p>.....</p>	<p>X. ( ... )</p> <p><b><i>XI; La infraestructura en los Asentamientos Humanos deben de regirse por el Principio Estructural con Perspectiva Sur. Dicho principio establece la priorización de construcción y modernización infraestructura, como carreteras, puertos, aeropuertos y ferrocarriles, que conecten a zona sur con mercados nacionales e internacionales.</i></b></p>
-------------------------------	--

## LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL

### TITULO SEGUNDO DE LOS CAMINOS Y PUENTES

#### CAPITULO UNICO DE LA CONSTRUCCION, CONSERVACION Y EXPLOTACION DE LOS CAMINOS Y PUENTES

TEXTO ORIGINAL	TEXTO PROPUESTO

**Artículo 22.** Es de utilidad pública la construcción, conservación y mantenimiento de los caminos y puentes. La Secretaría por sí, o a petición de los interesados, efectuará la compraventa o promoverá la expropiación de los terrenos, construcciones y bancos de material necesarios para tal fin. La compraventa o expropiación se llevará a cabo conforme a la legislación aplicable. En el caso de compra venta, ésta podrá llevarse a cabo a través de los interesados, por

cuenta de la Secretaría. Los terrenos y aguas nacionales así como los materiales existentes en ellos, podrán ser utilizados para la construcción, conservación y mantenimiento de caminos y puentes conforme a disposiciones legales.

.....

**Artículo 22.** Es de utilidad pública la construcción, conservación y mantenimiento de los caminos y puentes. La Secretaría por sí, o a petición de los interesados, efectuará la compraventa o promoverá la expropiación de los terrenos, construcciones y bancos de material necesarios para tal fin. La compraventa o expropiación se llevará a cabo conforme a la legislación aplicable. En el caso de compra venta, ésta podrá llevarse a cabo a través de los interesados, por

cuenta de la Secretaría. Los terrenos y aguas nacionales así como los materiales existentes en ellos, podrán ser utilizados para la construcción, conservación y mantenimiento de los caminos y puentes conforme a las disposiciones legales.

**La construcción y conservación de caminos y puentes deben de regirse por el Principio Estructural con Perspectiva Sur. Dicho principio establece la priorización de**

	<i>construcción y modernización infraestructura, como carreteras, puertos, aeropuertos y ferrocarriles, que conecten a zona sur con mercados nacionales e internacionales.</i>
--	--

Por lo anteriormente expuesto y fundado someto a consideración de esta soberanía la siguiente iniciativa con proyecto de:

**DECRETO POR LA QUE SE ADICIONA UN PÁRRAFO NOVENO AL ARTÍCULO 1° DE LA LEY DE OBRAS PÚBLICAS Y SERVICIOS RELACIONADOS CON LAS MISMAS; SE ADICIONA UNA FRACCIÓN XIV AL ARTÍCULO 5 DE LA LEY DE INFRAESTRUCTURA DE LA CALIDAD; SE ADICIONA UNA FRACCIÓN XI AL ARTÍCULO 4 DE LA LEY GENERAL DE ASENTAMIENTOS HUMANOS, ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y DESARROLLO URBANO; SE ADICIONA UN PÁRRAFO CUARTO AL ARTÍCULO 22 DE LA LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL; TENDIENTES A ESTABLECER EL PRINCIPIO DE “EQUILIBRIO ESTRUCTURAL CON PERSPECTIVA SUR” CON EL PROPÓSITO DE COMBATIR EL REZAGO SOCIAL E INFRAESTRUCTURAL QUE SE VIVE EN EL SURESTE MEXICANO.**

**ARTÍCULO PRIMERO.-** Se reforman el artículo 1 Ley De Obras Públicas Y Servicios Relacionados Con Las Mismas para quedar como sigue:

Artículo 1. La presente Ley es de orden público y tiene por objeto reglamentar la aplicación del artículo 134 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en materia de contrataciones de obras públicas, así como de los

servicios relacionados con las mismas, que realicen:

(...)

Las dependencias y entidades se abstendrán de crear fideicomisos, otorgar mandatos, o celebrar actos o cualquier tipo de contratos, que evadan lo previsto en este ordenamiento

Las obras públicas y servicios relacionados con las mismas deben de regirse por el Principio Estructural con Perspectiva Sur. Dicho principio establece la priorización de construcción y modernización de infraestructura, como carreteras, puertos, aeropuertos y ferrocarriles, que conecten la zona sur con mercados nacionales e internacionales.

**ARTÍCULO SEGUNDO.-** Se reforma el artículo 5 de la Ley de Infraestructura de la Calidad para quedar como sigue:

Artículo 5. El Sistema Nacional de Infraestructura de la Calidad, se sustenta en los siguientes principios generales:

I. (...)

II. (...)

III. (...)

IV. (...)

V. (...)

VI. (...)

VII. (...)

VIII. (...)

IX. (...)

X. (...)

XI. (...)

XII. (...)

XIII. (...)



XIV; El Sistema Nacional de Infraestructura de la Calidad deben de regirse por el Principio Estructural con Perspectiva Sur. Dicho principio establece la priorización de construcción y modernización de infraestructura, como carreteras, puertos, aeropuertos y ferrocarriles, que conecten la zona sur con mercados nacionales e internacionales.

**ARTÍCULO TERCERO.-** Se reforma el artículo 4 de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano para quedar como sigue:

Artículo 4. La planeación, regulación y gestión de los asentamientos humanos, Centros de Población y la ordenación territorial, deben conducirse en apego a los siguientes principios de política pública:

- I. (...)
- II. (...)
- III. (...)
- IV. (...)
- V. (...)
- VI. (...)
- VII. (...)
- VIII. (...)
- IX. (...)
- X. (...)

XI; La infraestructura en los Asentamientos Humanos deben de regirse por el Principio Estructural con Perspectiva Sur. Dicho principio establece la priorización de construcción y modernización de infraestructura, como carreteras, puertos, aeropuertos y ferrocarriles, que conecten a zona sur con mercados nacionales e

internacionales.

**ARTÍCULO CUARTO.-** Se reforman el artículo 22 Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal para quedar como sigue:

Artículo 22. Es de utilidad pública la construcción, conservación y mantenimiento de los caminos y puentes. La Secretaría por sí, o a petición de los interesados, efectuará la compraventa o promoverá la expropiación de los terrenos, construcciones y bancos de material necesarios para tal fin. La compraventa o expropiación se llevará a cabo conforme a la legislación aplicable. En el caso de compra venta, ésta podrá llevarse a cabo a través de los interesados, por cuenta de la Secretaría. Los terrenos y aguas nacionales así como los materiales existentes en ellos, podrán ser utilizados para la construcción, conservación y mantenimiento de los caminos y puentes conforme a las disposiciones legales.

La construcción y conservación de caminos y puentes deben de registrarse por el Principio Estructural con Perspectiva Sur. Dicho principio establece la priorización de construcción y modernización de infraestructura, como carreteras, puertos, aeropuertos y ferrocarriles, que conecten a zona sur con mercados nacionales e internacionales.

## TRANSITORIOS

**PRIMERO.** El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el *Diario Oficial de la Federación*. A partir de dicha fecha, todas las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal deberán adoptar las medidas necesarias para asegurar la progresiva incorporación del Principio de Equilibrio Estructural con Perspectiva Sur en la planeación, ejecución, evaluación y contratación de obras públicas, servicios relacionados con las mismas,

infraestructura de calidad, asentamientos humanos y construcción o mantenimiento de caminos y puentes.

**SEGUNDO.** Dentro de los 180 días naturales siguientes a la entrada en vigor del presente Decreto, las Secretarías de:

- Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT)
- Hacienda y Crédito Público,
- Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU),
- Economía,
- Medio Ambiente y Recursos Naturales, así como los organismos coordinados y descentralizados de los sectores involucrados,

Deberán armonizar sus reglamentos, normas oficiales, lineamientos técnicos, metodologías de evaluación, programas sectoriales, institucionales y especiales, para incorporar de manera explícita el Principio de Equilibrio Estructural con Perspectiva Sur como criterio obligatorio en sus procesos de planeación y priorización de infraestructura.

**TERCERO.** La SICT, en coordinación con la SEDATU, la Secretaría de Economía, la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, los gobiernos estatales del sur-sureste y los organismos públicos descentralizados competentes, deberá elaborar e implementar, en un plazo máximo de 12 meses, el Programa Nacional de Infraestructura Estratégica con Perspectiva Sur (PNIEPS).

Palacio Legislativo de San Lázaro, a 01 de diciembre del 2025.



DIPUTADO ERNESTO SÁNCHEZ RODRÍGUEZ

**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 Irais 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/>