

CONTENIDO

Iniciativas

- 2** Que reforma y adiciona el artículo 132 de la Ley Federal del Trabajo, en materia de protección a las personas trabajadoras ante temperaturas extremas, a cargo del diputado José Braña Mojica, del Grupo Parlamentario del PVEM
- 8** Que reforma y adiciona los artículos 25, 107 y 147 de la Ley del Seguro Social, en materia de inclusión laboral, a cargo del diputado José Luis Hernández Pérez, del Grupo Parlamentario del PVEM
- 11** Que adiciona el artículo 47 Bis de la Ley de Aviación Civil, en materia de revisión y medición del equipaje de mano, a cargo del diputado Luis Orlando Quiroga Treviño, del Grupo Parlamentario del PVEM
- 16** Que reforma y adiciona el artículo 226 del Código Nacional de Procedimientos Penales, en materia de capacidad jurídica y accesibilidad para personas con discapacidad, a cargo de la diputada Hilda Magdalena Licerio Valdés, del Grupo Parlamentario del PVEM
- 20** Que reforma y adiciona el artículo 43 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, en materia de tarifa prioritaria para zonas periféricas, a cargo del diputado Héctor Alfonso de la Garza Villarreal, del Grupo Parlamentario del PVEM
- 24** Que adiciona el artículo 50 de la Ley General de los Derechos de Niñas, Niños y Adolescentes, en materia de enfermedades crónico-degenerativas, a cargo de la diputada María Graciela Gaitán Díaz, del Grupo Parlamentario del PVEM
- 27** Que adiciona un artículo 20 Bis a la Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad, a cargo de la diputada Celia Esther Fonseca Galicia, del Grupo Parlamentario del PVEM

Anexo II-3

Miércoles 17 de diciembre

Iniciativas

QUE REFORMA Y ADICIONA EL ARTÍCULO 132 DE LA LEY FEDERAL DEL TRABAJO, EN MATERIA DE PROTECCIÓN A LAS PERSONAS TRABAJADORAS ANTE TEMPERATURAS EXTREMAS, A CARGO DEL DIPUTADO JOSÉ BRAÑA MOJICA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PVEM

El suscrito, José Braña Mojica, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México en esta LXVI Legislatura del Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 71, fracción II, y 73 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; así como 6, numeral 1, fracción I, y 77 del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración de esta soberanía la presente iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforma y adiciona la fracción XVII del artículo 132 de la Ley Federal del Trabajo, en materia de protección a las personas trabajadoras ante temperaturas extremas, al tenor de la siguiente:

Exposición de Motivos

En México, se estima que más de 15 millones de personas trabajadoras realizan sus actividades en exteriores o en espacios sin control climático, de acuerdo con los datos sectoriales de la Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo del Instituto Nacional de Estadística y Geografía que agrupa a quienes laboran en agricultura, construcción, comercio en vía pública, transporte, limpieza urbana, seguridad privada y mantenimiento.

Todas estas personas se encuentran diariamente expuestas a condiciones climáticas que pueden tornarse impredecibles y peligrosas, sin contar con una protección legal específica frente a episodios de calor o frío extremo. Si bien ciertos sectores ya cuentan con protocolos para suspender actividades ante lluvias intensas, tormentas eléctricas o ciclones –particularmente en construcción, servicios urbanos y actividades portuarias–, la Ley Federal del Trabajo no contempla una obligación equivalente cuando las temperaturas exceden límites seguros para la salud. Así como México ha avanzado en regulares riesgos derivados de fenómenos hidrometeorológicos, resulta indispensable extender esa misma lógica de protección a las condiciones térmicas extremas, que hoy representan un peligro real,

creciente y documentado para millones de personas trabajadoras.

La fracción XVII del artículo 132 de la Ley Federal del Trabajo establece la obligación de las personas empleadoras de cumplir con el reglamento y con las normas oficiales mexicanas (NOM) en materia de seguridad, salud y medio ambiente de trabajo, así como de proporcionar medicamentos y materiales de curación para prestar primeros auxilios de manera oportuna. Esta disposición constituye uno de los pilares del sistema mexicano de prevención de riesgos laborales, pues vincula directamente la operación de los centros de trabajo con el cumplimiento obligatorio de las NOM emitidas por la Secretaría del Trabajo y Previsión Social.

El alcance de esta fracción es amplio y abarca todas las áreas que pueden afectar la seguridad y la salud de las personas trabajadoras: desde condiciones físicas del entorno laboral, manejo de sustancias peligrosas, equipo de protección personal, señalización, hasta aspectos como ruido, iluminación, ergonomía y condiciones térmicas. Sin embargo, aunque la fracción obliga a los patrones a cumplir con las NOM –incluida la NOM-015-STPS-2001 relativa a condiciones térmicas elevadas o abatidas–, no contiene una obligación expresa de suspender la jornada laboral cuando las condiciones térmicas representen un riesgo grave para la salud, lo cual deja un vacío regulatorio que se ha vuelto evidente frente al aumento de temperaturas extremas derivadas del cambio climático.

Actualmente, la NOM-015 establece lineamientos técnicos sobre hidratación, pausas y evaluación térmica, pero no faculta jurídicamente a las personas trabajadoras para retirarse de una situación de riesgo térmico, ni obliga al empleador a suspender actividades cuando el centro de trabajo no cuenta con las medidas necesarias para garantizar la seguridad. Esto significa que la fracción XVII, aunque útil y necesaria, ya no es suficiente por sí sola para enfrentar los desafíos actuales.

Por ello, la reforma propuesta a esta fracción resulta adecuada y necesaria, ya que establece una obligación explícita del patrón de suspender temporalmente la jornada laboral cuando se presenten temperaturas extremas que pongan en riesgo la vida o la salud de las personas trabajadoras y cuando el centro de trabajo no cuente con los medios para protegerlas. Al hacerlo, la

ley deja de depender únicamente de la interpretación técnica de la NOM y crea un derecho exigible, claro y garantizado por norma de rango legal, fortaleciendo la prevención de riesgos y armonizando la legislación laboral con la realidad climática del país.

La NOM-015-STPS-2001, Condiciones térmicas elevadas o abatidas-Condiciones de seguridad e higiene, fue publicada en 2002 como parte del conjunto de normas en materia de seguridad e higiene en el trabajo. Su objetivo consiste en establecer lineamientos para evaluar las condiciones térmicas a través del índice WBGT, fijar límites máximos permisibles, ordenar pausas de recuperación térmica y promover medidas preventivas como hidratación frecuente, acceso a sombra o ventilación, así como equipo de protección en ambientes fríos.

Si bien la NOM regula de manera técnica cómo medir y mitigar los efectos del calor o del frío en el ambiente laboral, no fue diseñada para atender las condiciones actuales del cambio climático ni para enfrentar olas de calor tan extremas como las que vivimos hoy. La norma es generalista y forma parte de un cuerpo más amplio de disposiciones de seguridad e higiene relacionadas con instalaciones, iluminación, ruido, contaminación, ventilación y otros elementos del entorno laboral. No establece una obligación jurídica específica de suspender la jornada laboral, aun cuando se superen límites térmicos que representan un riesgo grave e inminente. Tampoco genera un derecho exigible para que la persona trabajadora se retire del área de riesgo ni contempla protocolos ante olas de calor extremas o eventos meteorológicos atípicos.

Esto significa que, en su diseño original, la NOM cumple su función técnica, pero no puede sustituir una disposición legal que reconozca de manera expresa el derecho a suspender actividades cuando exista un riesgo térmico que el centro de trabajo no esté en condiciones de controlar. El acelerado calentamiento del país ha rebasado los supuestos bajo los cuales fue elaborada la NOM en 2002. Por ello, hoy se requiere una regulación de rango legal que complemente la norma técnica y permita actuar con inmediatez y seguridad cuando las temperaturas extremas lo exijan.

Estándares internacionales en materia de protección laboral frente a temperaturas extremas

La **Organización Internacional del Trabajo (OIT)** ha reconocido que el cambio climático constituye uno de los mayores desafíos contemporáneos para la seguridad y salud en el trabajo. En su informe global *Working on a Warmer Planet: The Effect of Heat Stress on Productivity and Decent Work* (2019), y en estudios actualizados en colaboración con la Organización Mundial de la Salud (OMS), la OIT advierte que el estrés térmico ya representa un riesgo creciente para millones de trabajadores en sectores expuestos al clima, afectando la productividad, el bienestar y la vida misma. De acuerdo con sus estimaciones, para el año 2030 podrían perderse más de 80 millones de empleos equivalentes a tiempo completo debido a la imposibilidad de realizar actividades físicas en condiciones de calor extremo, siendo los países tropicales y subtropicales los más afectados.

Entre los principales estándares internacionales, la OIT ha desarrollado el concepto de “riesgo grave e inminente”, bajo el cual una persona trabajadora debe poder retirarse de una situación peligrosa sin sufrir perjuicio alguno, cuando su salud o integridad esté amenazada de manera directa. Este principio, recogido en diversos convenios y recomendaciones, tiene aplicación directa en entornos donde las condiciones térmicas superan los límites fisiológicos seguros. Si bien México no ha incorporado plenamente este estándar en su legislación para casos de calor o frío extremos, la OIT considera que los Estados deben establecer mecanismos jurídicos claros que permitan detener el trabajo cuando las temperaturas imposibiliten continuar la jornada sin riesgo.

Asimismo, la OIT ha señalado que los centros de trabajo deben implementar estrategias de adaptación climática, incluyendo:

- Evaluaciones térmicas continuas,
- Límites máximos de exposición,
- Pausas programadas de recuperación,
- Acceso a hidratación y sombra,
- Ajustes en la organización del trabajo,
- Capacitación al personal,

- Suspensión total de actividades cuando el riesgo no pueda ser controlado.

A nivel normativo, el Convenio 155 sobre seguridad y salud de los trabajadores y la Recomendación 164 del mismo instrumento establecen que los Estados deben garantizar lugares de trabajo seguros y condiciones que no representen riesgo para la vida o la salud. Aunque estos instrumentos no mencionan explícitamente el calor extremo, la OIT ha interpretado que los fenómenos provocados por el cambio climático se encuentran plenamente comprendidos dentro del alcance de dichas obligaciones.

Por su parte, la OMS, en conjunto con la OIT, ha advertido que la exposición prolongada a temperaturas extremas puede derivar en fallas multiorgánicas, agotamiento severo, pérdida de conciencia, daño neurológico e incluso la muerte, particularmente cuando las personas trabajadoras realizan actividades físicas intensas o se encuentran en sectores vulnerables. La OMS destaca que la falta de regulación estatal adecuada incrementa los daños y limita la capacidad de respuesta institucional.

En este contexto, los estándares internacionales convergen en cinco principios fundamentales:

1. Toda persona trabajadora tiene derecho a condiciones de trabajo seguras frente al clima, incluidas temperaturas extremas.
2. El empleador debe tomar todas las medidas posibles para prevenir riesgos térmicos y cuando no sea posible garantizar condiciones seguras, debe suspender actividades.
3. El Estado debe crear marcos normativos claros que permitan suspender la jornada cuando exista riesgo térmico grave.
4. La suspensión del trabajo es un mecanismo preventivo, no una medida punitiva o excepcional.
5. Las normas técnicas deben complementarse con normas legales, ya que solo la ley puede otorgar derechos y obligaciones exigibles.
6. La reforma propuesta armoniza la legislación mexicana con estos estándares internacionales, ga-

rantizando un enfoque preventivo, moderno y alineado con las mejores prácticas globales en materia de seguridad y salud en el trabajo. Con ello, México avanza hacia un modelo que reconoce los efectos del cambio climático en el ámbito laboral y que otorga herramientas reales para proteger la vida, salud y dignidad de las personas trabajadoras.

Condiciones extremas derivadas del cambio climático y riesgos para la salud

El cambio climático se ha convertido en una realidad cotidiana en el territorio nacional. Estudios del Servicio Meteorológico Nacional y de instituciones académicas como la UNAM confirman que México se está calentando más rápido que el promedio global. Desde la publicación de la NOM-015-STPS-2001 en 2002, la temperatura media del país ha aumentado aproximadamente 0.7 °C, mientras que las olas de calor han incrementado su frecuencia, duración e intensidad. Las temporadas 2023 y 2024 registraron algunas de las olas de calor más severas en décadas, con sensaciones térmicas superiores a 50 °C en diversas regiones del norte, centro y sureste.

La exposición prolongada a temperaturas extremas supera los límites fisiológicos del cuerpo humano. A partir de ciertos índices de bulbo húmedo (WBGT), el organismo pierde su capacidad de disipar calor, aun en reposo. Esto incrementa el riesgo de deshidratación, agotamiento, golpes de calor y fallas orgánicas. En 2023, la Secretaría de Salud reportó más de 400 defunciones y más de 6,000 atenciones médicas asociadas al calor extremo. En temporadas de frío severo se registran cada año entre 80 y 120 muertes por hipotermia, afectando a trabajadores agrícolas, personas en seguridad privada, limpieza urbana y actividades de transporte.

Los riesgos no se distribuyen de manera uniforme. Quienes trabajan al aire libre, en espacios no climatizados o en condiciones de informalidad laboral están particularmente expuestos. La ENOE muestra que sectores como agricultura (6.2 millones), construcción (4.7 millones), comercio informal (2.1 millones), transporte y reparto (1.3 millones) y limpieza urbana (750 mil) realizan actividades donde la exposición al clima es constante. Así, uno de cada tres trabajadores en México podría estar expuesto a condiciones térmicas que representan un peligro directo para su salud e integridad.

Países que han adoptado medidas

La creciente exposición de las personas trabajadoras a temperaturas extremas ha llevado a diversos países a incorporar en su legislación medidas específicas para suspender labores cuando existan riesgos térmicos graves o cuando los centros de trabajo no cuenten con condiciones adecuadas de protección. Esta tendencia internacional demuestra que la protección ante calor o frío extremos no solo es deseable, sino necesaria y plenamente viable desde el punto de vista normativo, administrativo y técnico.

1. España

En 2023, el gobierno de España reformó su normativa de prevención de riesgos laborales para prohibir la realización de actividades al aire libre durante episodios de alerta meteorológica por calor extremo. El Real Decreto-ley 4/2023 incorporó la obligación de reorganizar o suspender la jornada en sectores como la construcción, agricultura y trabajos de mantenimiento urbano, cuando la Agencia Estatal de Meteorología emite avisos de nivel naranja o rojo por altas temperaturas. Esta regulación se adoptó tras el incremento de muertes de trabajadores expuestos a calor extremo y es uno de los referentes más avanzados dentro de la Unión Europea.

2. Chile

Chile ha integrado en su Código del Trabajo la obligación patronal de interrumpir las faenas cuando exista un riesgo “grave e inminente” para la salud o vida de las personas trabajadoras, incluyendo expresamente fenómenos climáticos como olas de calor o frío extremo. Asimismo, el país cuenta con guías técnicas sobre índices de estrés térmico, límites de exposición, pausas obligatorias y reorganización del trabajo. Esta regulación ha servido como mecanismo eficaz para prevenir accidentes laborales asociados al clima, especialmente en minería, construcción y agricultura.

3. Australia

Australia es uno de los países con mayor regulación sectorial ante el calor extremo, particularmente en construcción y minería, donde las temperaturas pueden alcanzar niveles peligrosos. Las autoridades laborales han emitido lineamientos vinculantes que obli-

gan a detener actividades si la temperatura supera ciertos umbrales o si el índice WBGT rebasa niveles seguros. Además, los empleadores deben proporcionar sombra, áreas de enfriamiento, hidratación constante y pausas de recuperación térmica. En varios estados, los sindicatos han negociado cláusulas que permiten a las personas trabajadoras retirarse del sitio cuando el calor represente un riesgo.

4. India

En regiones del norte y centro de India, donde las temperaturas pueden superar los 50 °C, los gobiernos estatales han adoptado disposiciones administrativas para suspender actividades al aire libre, especialmente en construcción y trabajos de carga. Algunos estados prohíben legalmente el trabajo al aire libre entre el mediodía y las primeras horas de la tarde durante los meses más cálidos. Además, se han desarrollado lineamientos obligatorios para la provisión de hidratación, sombra, descanso y reducción de horas laborales en temporada de calor extremo.

5. Emiratos Árabes Unidos

Desde hace más de una década, los Emiratos Árabes Unidos aplican una política nacional conocida como “midday break rule”, que prohíbe el trabajo al aire libre entre 12:30 p.m. y 3:00 p.m. de junio a septiembre para todos los sectores que realizan actividades en exteriores. La medida es estrictamente supervisada por el ministerio de Recursos Humanos y Emiraticización, y ha demostrado ser altamente efectiva para reducir incidentes de golpe de calor y agotamiento térmico en trabajadores migrantes.

Impacto económico y social, y doble propósito de esta reforma

El calor o el frío extremos no solo afectan la salud; también reducen la productividad entre 10 y 20 por ciento, incrementan la fatiga y aumentan la probabilidad de accidentes laborales. La falta de medidas térmicas adecuadas provoca incapacidades, hospitalizaciones, rotación de personal y costos que recaen tanto en las familias como en el sistema de salud y los empleadores. Por ello, suspender la jornada en condiciones peligrosas no es un acto disruptivo, sino una medida preventiva indispensable.

La presente reforma tiene un doble propósito orientado a fortalecer la seguridad laboral. Por un lado, reconoce que las personas trabajadoras puedan suspender la jornada cuando las temperaturas representen un riesgo para su salud. Por otro, establece que esta suspensión procederá únicamente cuando el patrón no cuente con las medidas necesarias para garantizar condiciones térmicas seguras, incentivando así la inversión en infraestructura y protocolos adecuados. De esta forma, la suspensión de la jornada se convierte en un mecanismo de protección compartida que se activa solo ante la ausencia de condiciones seguras, promoviendo centros de trabajo más preparados, responsables y resilientes frente a eventos climáticos extremos.

En un país donde millones de personas dependen de actividades realizadas al aire libre, legislar sobre la suspensión de la jornada laboral ante calor o frío extremo es una necesidad impostergable para proteger la vida, la salud, la productividad y la estabilidad laboral frente a una realidad climática que ya no puede ignorarse.

Contenido de la iniciativa

La presente iniciativa propone adicionar una nueva fracción al artículo 132 para establecer de manera explícita la obligación patronal de suspender temporalmente la jornada laboral de quienes realicen actividades en exteriores o en áreas expuestas, cuando existan condiciones de calor o frío extremo que representen un riesgo para la salud o la integridad física, y cuando el patrón no cuente con los medios necesarios para garantizar condiciones térmicas seguras. Asimismo, se incorpora el principio de que dicha suspensión no podrá afectar el salario, prestaciones o derechos de las personas trabajadoras, y que la reanudación de labores deberá realizarse únicamente cuando las condiciones de seguridad se hayan restablecido.

Con esta modificación, la ley crea por primera vez un derecho legal explícito para las personas trabajadoras y una obligación claramente definida para los empleadores ante riesgos térmicos graves, estableciendo un marco jurídico preventivo que complementa las disposiciones técnicas vigentes.

La reforma también prevé que, derivado de su publicación, la Secretaría del Trabajo y Previsión Social deberá realizar las adecuaciones necesarias a la NOM-

015-STPS-2001 y a cualquier otra disposición aplicable para armonizarlas con el nuevo marco legal. Esta adecuación permitirá establecer parámetros actualizados, claros y verificables sobre condiciones térmicas seguras, tiempos de exposición, pausas de recuperación, protocolos de suspensión y reanudación de actividades, así como indicadores que permitan identificar con precisión los riesgos derivados de calor o frío extremos.

De esta manera, la modificación propuesta al artículo 132 no sólo fortalece la protección de la salud y seguridad laboral, sino que también moderniza y actualiza el marco regulatorio técnico, garantizando que la legislación mexicana responda adecuadamente a los desafíos actuales del cambio climático y a las necesidades de millones de personas trabajadoras expuestas a condiciones térmicas peligrosas.

En los últimos años, México ha avanzado de manera significativa en la protección de los derechos laborales gracias a las reformas impulsadas por la mayoría legislativa de la Cuarta Transformación. Entre las más relevantes se encuentran el incremento histórico del salario mínimo, la prohibición de la subcontratación abusiva, la reforma en materia de justicia laboral y libertad sindical, y la ampliación del periodo vacacional para garantizar un descanso real y efectivo. Estas medidas han fortalecido la dignidad, seguridad y bienestar de millones de personas trabajadoras. En congruencia con esta agenda de justicia social, la presente iniciativa busca continuar esa ruta de transformación, extendiendo la protección laboral frente a los riesgos derivados del cambio climático y las temperaturas extremas.

Cuadro Comparativo

A continuación, presenta el siguiente cuadro comparativo para clarificar sus alcances:

Ley Federal del Trabajo	
Texto Vigente	Propuesta
Artículo 132.- Son obligaciones de las personas empleadoras: I. a XVI. ... XVII. Cumplir el reglamento y las normas oficiales mexicanas en materia de seguridad, salud y medio ambiente de trabajo, así como disponer en todo tiempo de los medicamentos y materiales de curación indispensables para prestar oportuna y eficazmente los primeros auxilios;	Artículo 132.- Son obligaciones de las personas empleadoras: I. a XVI. ... XVII. Cumplir el reglamento y las normas oficiales mexicanas en materia de seguridad, salud y medio ambiente de trabajo, así como disponer en todo tiempo de los medicamentos y materiales de curación indispensables para prestar oportuna y eficazmente los primeros auxilios. <i>Cuando existan condiciones de calor o frío extremo que representen un riesgo para la</i>

	<i>salud o la integridad física de las personas trabajadoras, y el patrón no cuente con los medios necesarios para garantizar su seguridad conforme a las Normas Oficiales Mexicanas aplicables, se deberá suspender de manera inmediata la jornada laboral de quienes realicen actividades en exteriores o en áreas expuestas al riesgo.</i> <i>La reanudación de la jornada se llevará a cabo únicamente cuando las condiciones permitan continuar las labores de manera segura, sin que la suspensión implique perjuicio alguno en el salario, prestaciones o derechos de la persona trabajadora. La continuación o prolongación de la jornada deberá realizarse en los términos que establezca esta Ley.</i> <i>En caso de que, por persistir las condiciones de riesgo o por no ser posible restablecer medidas de seguridad adecuadas, la persona trabajadora no pueda reanudar labores, ello no se considerará falta injustificada ni afectará su remuneración, prestaciones o derechos laborales;</i>
XVIII. a XXXIII. ...	XVIII. a XXXIII. ...

Con base en las razones expuestas, y con fundamento en lo dispuesto en los artículos 71, fracción II, y 73 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, así como por los artículos 6, numeral 1, fracción I, 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, someto a consideración de esta honorable asamblea el presente proyecto de

Decreto por el que se reforma y adiciona la fracción XVII del artículo 132 de la Ley Federal del Trabajo, en materia de protección a las personas trabajadoras ante temperaturas extremas

Artículo Único. Se reforma y adiciona la fracción XVII del artículo 132 de la Ley Federal del Trabajo, para quedar como sigue:

Artículo 132. Son obligaciones de las personas empleadoras:

I. a XVI. ...

XVII. Cumplir el reglamento y las normas oficiales mexicanas en materia de seguridad, salud y medio ambiente de trabajo, así como disponer en todo tiempo de los medicamentos y materiales de curación indispensables para prestar oportuna y eficazmente los primeros auxilios.

Cuando existan condiciones de calor o frío extremo que representen un riesgo para la salud o la integridad física de las personas trabajadoras, y el patrón no cuente con los medios necesarios para garantizar su seguridad conforme a las Normas Oficiales Mexicanas aplicables, se deberá suspender de manera inmediata la jornada laboral de quienes realicen actividades en exteriores o en áreas expuestas al riesgo.

La reanudación de la jornada se llevará a cabo únicamente cuando las condiciones permitan continuar las labores de manera segura, sin que la suspensión implique perjuicio alguno en el salario, prestaciones o derechos de la persona trabajadora. La continuación o prolongación de la jornada deberá realizarse en los términos que establezca esta Ley.

En caso de que, por persistir las condiciones de riesgo o por no ser posible restablecer medidas de seguridad adecuadas, la persona trabajadora no pueda reanudar labores, ello no se considerará falta injustificada ni afectará su remuneración, prestaciones o derechos laborales;

XVIII. a XXXIII. ...

Transitorios

Primero. El presente decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

Segundo. Dentro de los 90 días naturales siguientes a la entrada en vigor del presente decreto la Secretaría del Trabajo y Previsión Social deberá realizar las adecuaciones administrativas y normativas necesarias para armonizar la NOM-015-STPS-2001 y demás disposiciones aplicables con lo establecido en este.

Dado en el Palacio Legislativo de San Lázaro, sede de la Comisión Permanente, el 17 de diciembre de 2025.

Diputado José Braña Mojica (rúbrica)

QUE REFORMA Y ADICIONA LOS ARTÍCULOS 25, 107 Y 147 DE LA LEY DEL SEGURO SOCIAL, EN MATERIA DE INCLUSIÓN LABORAL, A CARGO DEL DIPUTADO JOSÉ LUIS HERNÁNDEZ PÉREZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PVEM

El que suscribe, José Luis Hernández Pérez, diputado de la LXVI Legislatura de la Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión e integrante del Grupo Parlamentario de Partido Verde Ecologista de México, con fundamento en lo dispuesto en el artículo 71, fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en la fracción I, numeral 1, del artículo 6 y los artículos 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración de esta soberanía la presente iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforman y adicionan los artículos 25, 107 y 147 de la Ley del Seguro Social, en materia de inclusión laboral, al tenor de la siguiente:

Exposición de Motivos

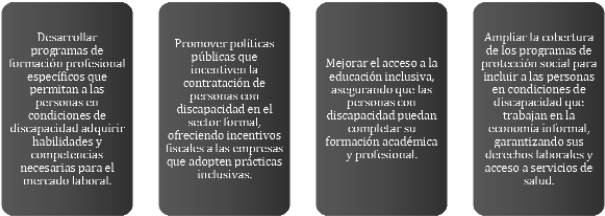
El empleo es un factor importante no solo para el desarrollo de un país, sino para la independencia económica de las personas, y cuando se trata de las ciudadanas y los ciudadanos que presentan una condición de discapacidad motriz, para ellos su independencia económica es un pilar aún más importante, pues refleja su libertad para ser independientes y poder construir una vida digna.

La inclusión laboral de las personas con discapacidad en México se ha dado de manera paulatina, pues ha sido un proceso que ha estado lleno de desafíos, de acuerdo con los datos del Censo de Población y Vivienda 2020 del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (Inegi), 5.7 por ciento de la población en México, equivalente a 7.1 millones de personas, tiene alguna discapacidad y/o condición mental.

Por otro lado, de acuerdo con datos de la Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo (ENOE) de mayo de 2024, la tasa de participación económica de las personas en condiciones de discapacidad fue significativamente menor, con 38 por ciento de participación económica, que la de la población que no presenta una condición de discapacidad, pues alcanzo 67 por ciento.

Cabe señalar que, la informalidad se ha convertido en una de las principales fuentes de empleo para las personas en condiciones de discapacidad que logran integrarse al mercado laboral, sin embargo, es la informalidad la que les ponen barreras para acceder a la protección social y derechos laborales que caracteriza la economía informal.

De tal manera que es de vital importancia considerar la necesidad de desarrollar y aplicar políticas inclusivas que promuevan la integración laboral formal de las personas en condiciones de discapacidad, con esta medida se estará garantizando sus derechos laborales y generando su plena participación económica, y para lograrlo se requieren acciones concretas como, por ejemplo:



La inclusión laboral de las personas en condiciones de discapacidad es un reto que requiere la colaboración de todos los sectores de la sociedad, a través de programas y políticas que le permitan a este sector de la población contar con empleos dignos y formales, dado que solo atreves del compromiso real y acciones concretas entre el Estado, los empleadores y los trabajadores es como se podrá asegurar una sociedad más justa e inclusiva.

La baja inclusión laboral formal en la economía general, es una de las barreras significativas en el mercado laboral para lograr un pleno desarrollo social y económica. De acuerdo con datos del Inegi en 2020 tan sólo 1.5 por ciento de las empresas contrata a personas con discapacidad, adicionalmente en este mismo año 40.6 por ciento de las personas con discapacidad participaron en alguna actividad económica, es decir seis de cada diez personas con discapacidad no tienen un empleo.

La actual administración cuenta con programas que pueden servir como estrategias de apoyo para avanzar en materia de inclusión laboral, por ejemplo:

Bolsa de trabajo "Abriendo Espacios":

• Esto permitirá el registro de personas con discapacidad para buscar empleo, que incluye asesoría y apoyo para la colocación.

Programa "Jóvenes Construyendo el Futuro":

• Impulsa la capacitación laboral para jóvenes con discapacidad, con el objetivo de facilitar su acceso al mundo del trabajo.

Estrategia Nacional de Inclusión Laboral:

• Promover la contratación equitativa a través de asesoramiento a empleadores y la elaboración de descripciones de puestos adaptadas.

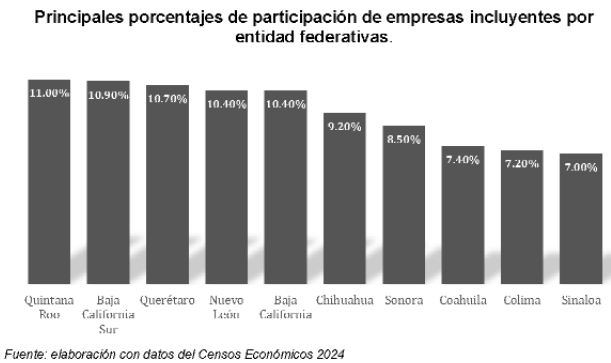
De acuerdo a lo anterior fundamentado, es importante que se consideren líneas de acción puente entre los empleadores, los trabajadores y el Estado, de la siguiente manera:



Por lo anterior, es importante abordar esta problemática de manera efectiva, pues la inclusión no solo se trata de la disponibilidad de infraestructura inclusiva y la discriminación hacia personas en condiciones de discapacitadas, también es importante considerar la autonomía económica de las personas, la tasa de rotación natural, la disposición laboral y el crecimiento natural de la población.

Las personas en condiciones de discapacidad enfrentan un doble reto al acceder al empleo, para que no solo las grandes empresas sean las únicas que tengan más planes para la contratación de personas en condiciones de discapacidad, si no, promover que todos los sectores económicos, consideren la contratación de personas en condiciones de discapacidad, para ello se necesitan impulsos fiscales.

Por otro lado, a pesar de la baja contratación de personas en condiciones de discapacidad en el país, hay entidades federativas mucho más avanzadas, de acuerdo con los Censos Económicos 2024 reflejan que los estados con más empresas incluyentes hacia este sector de la población son los siguientes:



Por lo expuesto y fundado, pongo a su consideración la siguiente iniciativa porque la inclusión laboral no es un asunto de caridad, es una deuda y responsabilidad que tenemos como sociedad.

LEY DEL SEGURO SOCIAL	
TEXTO VIGENTE	PROPUESTA DE REFORMA
TITULO SEGUNDO DEL REGIMEN OBLIGATORIO CAPITULO I GENERALIDADES Artículo 25. En los casos previstos por el artículo 23, el Estado aportará la contribución que le corresponda en términos de esta Ley, independientemente de la que resulte a cargo del patrón por la valuación actuarial de su contrato, pagando éste, tanto su propia cuota como la parte de la cuota obrera que le corresponda conforme a dicha valuación. Para cubrir las prestaciones en especie del seguro de enfermedades y maternidad de los pensionados y sus beneficiarios, en los seguros de riesgos de trabajo, invalidez y vida, así como retiro, cesantía en edad avanzada y vejez, los patrones, los trabajadores y el Estado aportarán una cuota de uno punto cinco por ciento sobre el salario base de cotización. De dicha cuota corresponderá al patrón pagar el uno punto cero cinco por ciento, a los trabajadores el cero punto trescientos setenta y cinco por ciento y al Estado el cero punto cero setenta y cinco por ciento. Sin correlativo	TITULO SEGUNDO DEL REGIMEN OBLIGATORIO CAPITULO I GENERALIDADES Artículo 25. En los casos previstos por el artículo 23, el Estado aportará la contribución que le corresponda en términos de esta Ley, independientemente de la que resulte a cargo del patrón por la valuación actuarial de su contrato, pagando éste, tanto su propia cuota como la parte de la cuota obrera que le corresponda conforme a dicha valuación. Para cubrir las prestaciones en especie del seguro de enfermedades y maternidad de los pensionados y sus beneficiarios, en los seguros de riesgos de trabajo, invalidez y vida, así como retiro, cesantía en edad avanzada y vejez, los patrones, los trabajadores y el Estado aportarán una cuota de uno punto cinco por ciento sobre el salario base de cotización. De dicha cuota corresponderá al patrón pagar el uno punto cero cinco por ciento, a los trabajadores el cero punto trescientos setenta y cinco por ciento y al Estado el cero punto cero setenta y cinco por ciento. Los empleadores o patrones que empleen a personas que presenten alguna condición de discapacidad motriz, que requieran usar permanentemente prótesis, muletas o sillas de ruedas; mental; auditiva o de lenguaje, en un ochenta por ciento o más de la capacidad normal o tratándose de invidentes, tendrán la siguiente correspondencia en el aporte de la cuota a la que hace referencia el párrafo anterior. La cuota de uno punto cinco por ciento sobre el salario base de cotización, dicha cuota corresponderá al Estado pagar el cero punto cinco mil seiscientos veinticinco, al patrón el cero punto cinco mil seiscientos veinticinco, a los trabajadores el cero punto trescientos setenta y cinco por ciento.
CAPITULO IV DEL SEGURO DE ENFERMEDADES Y MATERNIDAD SECCION CUARTA DEL REGIMEN FINANCIERO Artículo 107. Las prestaciones en dinero del seguro de enfermedades y maternidad se financiarán con una cuota del uno por ciento sobre el salario base de cotización, que se pagará de la forma siguiente: I. A los patrones les corresponderá pagar el setenta por ciento de dicha cuota; II. A los trabajadores les corresponderá pagar el veinticinco por ciento de la misma, y III. Al Gobierno Federal le corresponderá pagar el cinco por ciento restante.	CAPITULO IV DEL SEGURO DE ENFERMEDADES Y MATERNIDAD SECCION CUARTA DEL REGIMEN FINANCIERO Artículo 107. Las prestaciones en dinero del seguro de enfermedades y maternidad se financiarán con una cuota del uno por ciento sobre el salario base de cotización, que se pagará de la forma siguiente: I. A los patrones les corresponderá pagar el setenta por ciento de dicha cuota, pero cuando los patrones que empleen a personas que presenten una condición de discapacidad motriz, que para superarla requieran usar permanentemente prótesis, muletas o sillas de ruedas; mental; auditiva o de lenguaje, en un ochenta por ciento o más de la capacidad normal o tratándose de invidentes, les corresponderá pagar el treinta y siete punto cinco por ciento de dicha cuota. II. A los trabajadores les corresponderá pagar el veinticinco por ciento de la misma, y III. Al Gobierno Federal le corresponderá el treinta y siete punto cinco por ciento de dicha cuota.
CAPITULO V DEL SEGURO DE INVALIDEZ Y VIDA SECCION SEXTA DEL REGIMEN FINANCIERO Artículo 147. A los patrones y a los trabajadores les corresponde cubrir, para el seguro de invalidez y vida el uno punto setenta y cinco por ciento y el cero punto seiscientos veinticinco por ciento sobre el salario base de cotización, respectivamente. Sin correlativo	CAPITULO V DEL SEGURO DE INVALIDEZ Y VIDA SECCION SEXTA DEL REGIMEN FINANCIERO Artículo 147. A los patrones y a los trabajadores les corresponde cubrir, para el seguro de invalidez y vida el uno punto setenta y cinco por ciento y el cero punto seiscientos veinticinco por ciento sobre el salario base de cotización, respectivamente. Solo en caso de que los empleadores y patrones que empleen a personas que presenten una condición de discapacidad motriz, que para superarla requieran usar permanentemente

	prótesis, muletas o sillas de ruedas; mental; auditiva o de lenguaje, en un ochenta por ciento o más de la capacidad normal o tratándose de invidentes, se cubrirá el seguro de invalidez y vida de la siguiente manera, los patrones cubrirán el uno por ciento, los trabajadores el cero punto seiscientos veinticinco por ciento, el Estado el cero punto ochocientos setenta y cinco por ciento sobre el salario base de cotización.
--	--

Por lo expuesto y fundado, someto a consideración de esta honorable asamblea el siguiente proyecto de

Decreto por el que se reforman y adicionan los artículos 25, 107 y 147 de la Ley del Seguro Social, en materia de inclusión laboral

Artículo Único. Se adiciona un tercer párrafo al artículo 25; se reforman las fracciones I y III del artículo 107; y se adiciona un segundo párrafo al artículo 147 de la Ley del Seguro Social, para quedar como sigue:

Artículo 25. En los casos previstos por el artículo 23, el Estado aportará la contribución que le corresponda en términos de esta ley, independientemente de la que resulte a cargo del patrón por la valuación actuarial de su contrato, pagando éste, tanto su propia cuota como la parte de la cuota obrera que le corresponda conforme a dicha valuación.

Para cubrir las prestaciones en especie del seguro de enfermedades y maternidad de los pensionados y sus beneficiarios, en los seguros de riesgos de trabajo, invalidez y vida, así como retiro, cesantía en edad avanzada y vejez, los patrones, los trabajadores y el Estado aportarán una cuota de uno punto cinco por ciento sobre el salario base de cotización. De dicha cuota corresponderá al patrón pagar el uno punto cero cinco por ciento, a los trabajadores el cero punto trescientos setenta y cinco por ciento y al Estado el cero punto cero setenta y cinco por ciento.

Los empleadores o patrones que empleen a personas que presenten alguna condición de discapacidad motriz, que requieran usar permanentemente prótesis, muletas o sillas de ruedas; mental; auditiva o de lenguaje, en un ochenta por ciento o más de la capacidad normal o tratándose de invidentes, tendrán la siguiente correspondencia en el aporte de la cuota a la que hace referencia el párrafo anterior. La cuota de uno punto cinco por ciento sobre el salario base de cotización, dicha cuota corresponderá al Estado pagar el cero punto cinco mil

seiscientos veinticinco, al patrón el cero punto cinco mil seiscientos veinticinco, a los trabajadores el cero punto trescientos setenta y cinco por ciento.

Artículo 107. Las prestaciones en dinero del seguro de enfermedades y maternidad se financiarán con una cuota del uno por ciento sobre el salario base de cotización, que se pagará de la forma siguiente:

I. A los patrones les corresponderá pagar el setenta por ciento de dicha cuota, **pero cuando los patrones que empleen a personas que presenten una condición de discapacidad motriz, que para superarla requieran usar permanentemente prótesis, muletas o sillas de ruedas; mental; auditiva o de lenguaje, en un ochenta por ciento o más de la capacidad normal o tratándose de invidentes, les corresponderá pagar el treinta y siete punto cinco por ciento de dicha cuota.**

II. A los trabajadores les corresponderá pagar el veinticinco por ciento de la misma, y

III. Al Gobierno Federal le corresponderá **el treinta y siete punto cinco por ciento de dicha cuota.**

Artículo 147. A los patrones y a los trabajadores les corresponde cubrir, para el seguro de invalidez y vida el uno punto setenta y cinco por ciento y el cero punto seiscientos veinticinco por ciento sobre el salario base de cotización, respectivamente.

Solo en caso de que los empleadores y patrones que empleen a personas que presenten una condición de discapacidad motriz, que para superarla requieran usar permanentemente prótesis, muletas o sillas de ruedas; mental; auditiva o de lenguaje, en un ochenta por ciento o más de la capacidad normal o tratándose de invidentes, se cubrirá el seguro de invalidez y vida de la siguiente manera, los patrones cubrirán el uno por ciento, los trabajadores el cero punto seiscientos veinticinco por ciento, el Estado el cero punto ochocientos setenta y cinco por ciento sobre el salario base de cotización.

Transitorios

Primero. El presente decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

Segundo. Las Secretarías tendrán un plazo de 180 días naturales para realizar las adecuaciones necesarias para ajustarse a los objetivos del presente decreto.

Dado en el Palacio Legislativo de San Lázaro, sede de la Comisión Permanente, el 17 de diciembre de 2025.

Diputado José Luis Hernández Pérez (rúbrica)

QUE ADICIONA EL ARTÍCULO 47 BIS DE LA LEY DE AVIACIÓN CIVIL, EN MATERIA DE REVISIÓN Y MEDICIÓN DEL EQUIPAJE DE MANO, A CARGO DEL DIPUTADO LUIS ORLANDO QUIROGA TREVIÑO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PVEM

Quien suscribe, diputado Luis Orlando Quiroga Treviño, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México en la LXVI Legislatura de la Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; y 6, numeral 1, fracción I, 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración de esta asamblea la presente iniciativa con proyecto de decreto por el que se adiciona un párrafo a la fracción IX del artículo 47 Bis de la Ley de Aviación Civil, en materia de revisión y medición del equipaje de mano, al tenor de las siguientes:

Consideraciones

1. Que el artículo 1o. de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos establece que todas las personas gozarán de los derechos humanos reconocidos en la propia Constitución y en los tratados internacionales de los que el Estado mexicano sea parte. Asimismo, impone a todas las autoridades la obligación de promover, respetar, proteger y garantizar tales derechos bajo los principios de universalidad, interdependencia, indivisibilidad y progresividad.

Entre estos derechos se encuentra el derecho a la seguridad jurídica, a la información y a un trato digno en la prestación de servicios, incluidos los de transporte aéreo comercial, por ello, el Estado está obligado a mediar estas relaciones en la que muchas veces los gobernados se encuentran en estado de indefensión ante grandes corporativos que prestan servicios.

2. Que el artículo 28 de la Constitución dispone que el Estado protegerá los derechos de las y los consumidores y velará porque reciban información clara, veraz y suficiente, así como por prevenir prácticas que afecten su libertad de elección o representen cargas desproporcionadas.

3. Este mandato constitucional resulta plenamente aplicable al transporte aéreo, donde las personas viajaras requieren reglas claras y uniformes respecto del equipaje permitido sin costo, sin variaciones discrecionales durante su tránsito en el aeropuerto. Asimismo, se señala que las leyes fijarán bases para que se establezcan precios máximos a los artículos, materias o productos que se consideren necesarios para la economía nacional o el consumo popular, así como para imponer modalidades a la organización de la distribución de esos artículos, materias o productos, a fin de evitar que intermediaciones innecesarias o excesivas provoquen insuficiencia en el abasto, así como el alza de precios. La ley protegerá a los consumidores y propiciará su organización para el mejor cuidado de sus intereses.

4. Que las Directrices de las Naciones Unidas para la Protección del Consumidor son un conjunto valioso de principios que establecen las principales características que deben tener las leyes de protección del consumidor, las instituciones encargadas de aplicarlas y los sistemas de compensación para que sean eficaces.

Las directrices deben contemplar, entre otros aspectos, el acceso de los consumidores a bienes y servicios esenciales; la protección de los consumidores en situación vulnerable y de desventaja; la promoción y protección de los intereses económicos de los consumidores, entre otras.

Además, según los principios para unas buenas prácticas comerciales, el trato debe ser justo y equitativo. Es decir, que las empresas deben tratar de manera justa y honesta a los consumidores en todas las etapas de

su relación, como parte esencial de la cultura empresarial. Las empresas deben evitar prácticas que perjudiquen a los consumidores, en particular a los consumidores en situación vulnerable y de desventaja.

5. Que la Ley Federal de Protección al Consumidor establece, en su artículo 1 que entre los principios que rigen los derechos del consumidor, se debe dar la información adecuada y clara sobre los diferentes productos y servicios, con especificación correcta de cantidad, características, composición, calidad y precio. Además, prevé la protección contra la publicidad engañosa y abusiva, métodos comerciales coercitivos y desleales, así como contra prácticas y cláusulas abusivas o impuestas en el abastecimiento de productos y servicios.

En cuanto al artículo 7, contempla que todo proveedor está obligado a informar y a respetar los precios, tarifas, garantías, cantidades, calidades, medidas, intereses, cargos, términos, restricciones, plazos, fechas, modalidades, reservaciones y demás condiciones aplicables en la comercialización de bienes, productos o servicios, sobre todo aquellos que se hubieran ofrecido, obligado o convenido con el consumidor para la entrega del bien o prestación del servicio, y bajo ninguna circunstancia serán negados estos bienes, productos o servicios a persona alguna, así como la información de los mismos

Asimismo, el artículo 3 confiere a la Procuraduría Federal del Consumidor la facultad de vigilar y sancionar prácticas comerciales que engañen, confundan o afecten de manera desproporcionada a las personas consumidoras, lo que incluye la obligación de transparentar costos, reglas y condiciones del servicio de transporte aéreo.

Además, conforme al artículo 24, la Procuraduría también debe verificar las pesas, medidas y los instrumentos de medición que se utilicen en transacciones comerciales, industriales o de servicios sean adecuados y, en su caso, realizar el ajuste de los instrumentos de medición en términos de lo dispuesto en la Ley Federal sobre Metrología y Normalización.

6. Que actualmente el artículo 47 Bis de la Ley de Aviación Civil reconoce los derechos de las personas pasajeras en materia de equipaje, permitiendo llevar hasta dos piezas de equipaje de mano y prohibiendo

cobros por dimensiones o pesos menores a los límites establecidos. Sin embargo, la norma no regula de manera explícita en qué punto del flujo aeroportuario pueden realizarse las verificaciones de peso y dimensión, ni exige que los dispositivos de medición sean previamente autorizados o homologados por la autoridad competente.

7. Esta falta de precisión permite que las aerolíneas realicen revisiones discrecionales en la puerta de abordaje, es decir, en el último filtro previo al embarque, generando incertidumbre jurídica, posibles abusos y cobros inesperados que afectan la experiencia y economía de las personas pasajeras.

8. Que el objeto de la presente reforma es prohibir la verificación del peso y dimensiones del equipaje de mano en el último filtro previo al embarque, salvo razones estrictamente vinculadas a la seguridad operacional, y establecer que los medidores de equipaje utilizados por las aerolíneas deben contar con autorización previa de la autoridad aeronáutica competente, a fin de garantizar uniformidad, transparencia, certeza jurídica y equilibrio en la relación entre las aerolíneas y las personas pasajeras.

Por lo anterior, se propone modificar el artículo 47 Bis de la Ley de Aviación Civil, de acuerdo con la siguiente:

Exposición de Motivos

El transporte aéreo se ha consolidado como un elemento central para la movilidad, el turismo, el comercio y la integración territorial del país. De acuerdo con la secretaria de Turismo del gobierno de México, Josefina Rodríguez Zamora, dio a conocer que, entre enero y agosto de 2025, se transportaron más de 82 millones de pasajeros en vuelos nacionales e internacionales en México.¹ Esta cifra refleja la creciente dependencia de la población respecto de este medio de transporte. Para millones de personas, ya sea por motivos laborales, familiares o de salud, volar se ha convertido en una necesidad cotidiana que demanda servicios accesibles, claros y confiables.

Sin embargo, la experiencia de viaje de las personas usuarias se ha visto afectada por prácticas poco transparentes relacionadas con la revisión del equipaje de mano, particularmente en los momentos previos al

abordaje. Aunque la Ley de Aviación Civil reconoce el derecho a transportar hasta dos piezas de equipaje de mano sin costo adicional, la ausencia de reglas claras sobre los puntos autorizados para su verificación y la falta de homologación de los medidores utilizados por las aerolíneas han generado incertidumbre y, en muchos casos, cobros inesperados y desproporcionados.

Diversos reportes de la Procuraduría Federal del Consumidor (Profeco) documentan que una de las principales quejas en el sector aéreo está vinculada a cargos sorpresivos por el equipaje de mano. Esta práctica, además de generar molestia y desinformación, coloca a la persona pasajera en una situación de vulnerabilidad, pues ya no cuenta con alternativas reales para resolver la situación sin pagar cargos adicionales.

En 2021 la Procuraduría Federal del Consumidor requirió a AeroMéxico, VivaAerobús y Volaris para que dejen de cobrar extra por equipaje de mano. La autoridad señaló que derivado de los monitoreos realizados por esta Procuraduría a las páginas en internet de los proveedores mencionados, el pasado viernes, 5 de noviembre, se les requirió detener las “prácticas abusivas” consistentes en la comercialización de vuelos con tarifas que no incluyen el derecho a transportar equipaje de mano y establecer cargos adicionales por dicho equipaje. Lo anterior, se considera, podría constituir una práctica que lesiona los intereses y derechos de los consumidores.²

Asimismo, es necesario considerar que las prácticas actuales de verificación del equipaje de mano en fases avanzadas del proceso de abordaje vulneran principios fundamentales de protección al consumidor reconocidos por organismos internacionales. *Las Directrices de las Naciones Unidas para la Protección del Consumidor*³ establecen que las empresas deben proporcionar información “completa, exacta y no capciosa” y evitar prácticas que generen “cargas o costos innecesarios” para las personas usuarias. La falta de homologación de los medidores de equipaje y la ausencia de reglas claras sobre los puntos autorizados de revisión impide que las personas pasajeras tomen decisiones informadas.

Además, esta situación coloca a las personas consumidoras en una relación asimétrica frente a las aerolíneas, ya que, una vez superados los filtros de documentación y seguridad, carecen de alternativas reales para

reorganizar su equipaje o acceder a opciones de pago razonables. La propia normativa internacional reconoce que los consumidores suelen enfrentar desequilibrios en cuanto a capacidad económica, nivel de educación y poder de negociación,⁴ por lo que deben adoptarse medidas que garanticen su protección y eviten prácticas abusivas.

El vacío legal radica en que, si bien la Ley de Aviación Civil establece medidas máximas y peso permitido para el equipaje de mano, no especifica en qué puntos del flujo aeroportuario deben realizarse las verificaciones, ni exige que los dispositivos de medición utilizados por las aerolíneas cuenten con autorización oficial, permitiendo el uso de medidores no homologados y susceptibles de manipulación. La falta de claridad abre la puerta a prácticas discrecionales y, en algunos casos, abusivas.

Por ello, la presente iniciativa se orienta a fortalecer la certeza jurídica y la protección de los derechos de las personas pasajeras mediante dos medidas fundamentales: prohibir la verificación del peso y dimensiones del equipaje de mano en el último filtro previo al embarque, salvo razones estrictamente vinculadas con la seguridad operacional, y establecer que todo medidor de equipaje utilizado por las aerolíneas debe contar con autorización previa de la autoridad competente, de conformidad con las disposiciones técnicas emitidas por la Secretaría.

Estas modificaciones permitirán reducir los cobros sorpresivos, mejorar la transparencia en la prestación del servicio, favorecer procesos de abordaje más ordenados y garantizar que la relación entre aerolíneas y personas pasajeras se desarrolle bajo criterios claros y verificables. Con ello, se avanza en la consolidación de un marco legal que proteja a las personas consumidoras y asegure que la movilidad aérea en México se preste bajo principios de eficiencia, legalidad y trato digno.

A través del siguiente cuadro comparativo, se podrán observar las modificaciones propuestas al texto vigente:

Ley de Aviación Civil	
Texto vigente	Texto propuesto
Artículo 47 Bis. La persona concesionaria, asignataria o permisionaria están obligadas a proporcionar un servicio eficiente y de	Artículo 47 Bis. La persona concesionaria, asignataria o permisionaria están obligadas a proporcionar un servicio eficiente y de

calidad a las personas pasajeras. Para garantizar lo anterior, debe respetar y cumplir con cuando menos sus siguientes derechos: I. a VIII. ... IX. Para vuelos nacionales e internacionales, la persona pasajera puede transportar como mínimo, y sin cargo alguno, veinticinco kilogramos de equipaje cuando los vuelos se realicen en aeronaves con capacidad para veinte personas pasajeras o más, y quince kilogramos cuando la aeronave sea de menor capacidad, siempre que acate las indicaciones de la persona concesionaria, asignataria o permisionaria en cuanto al número de piezas y restricciones de volumen. El exceso de equipaje debe ser transportado de acuerdo con la capacidad disponible de la aeronave y la persona concesionaria, asignataria o permisionaria, en este caso, tiene derecho a solicitar a la persona pasajera un pago adicional. La persona concesionaria, asignataria o permisionaria proporcionará a las personas pasajeras, un talón de equipaje por cada pieza, maleta o bulto de equipaje que se entregue para su transporte. El talón debe contener la	calidad a las personas pasajeras. Para garantizar lo anterior, debe respetar y cumplir con cuando menos sus siguientes derechos: I. a VIII. ... IX. Para vuelos nacionales e internacionales, la persona pasajera puede transportar como mínimo, y sin cargo alguno, veinticinco kilogramos de equipaje cuando los vuelos se realicen en aeronaves con capacidad para veinte personas pasajeras o más, y quince kilogramos cuando la aeronave sea de menor capacidad, siempre que acate las indicaciones de la persona concesionaria, asignataria o permisionaria en cuanto al número de piezas y restricciones de volumen. El exceso de equipaje debe ser transportado de acuerdo con la capacidad disponible de la aeronave y la persona concesionaria, asignataria o permisionaria, en este caso, tiene derecho a solicitar a la persona pasajera un pago adicional. La persona concesionaria, asignataria o permisionaria proporcionará a las personas pasajeras, un talón de equipaje por cada pieza, maleta o bulto de equipaje que se entregue para su transporte. El talón debe contener la
información indicada en las disposiciones técnico-administrativas correspondientes y constar de dos partes, una para la persona pasajera y otra que será adherida al equipaje. Además, la persona pasajera puede llevar en cabina hasta dos piezas de equipaje de mano. Las dimensiones de cada pieza de equipaje de mano serán de hasta 55 centímetros de largo por 40 centímetros de ancho por 25 centímetros de alto, y el peso de ambas no deben exceder los 10 kilogramos, siempre y cuando por su naturaleza o dimensiones no disminuyan la seguridad y la comodidad de las personas pasajeras. Sin Correlativo	información indicada en las disposiciones técnico-administrativas correspondientes y constar de dos partes, una para la persona pasajera y otra que será adherida al equipaje. Además, la persona pasajera puede llevar en cabina hasta dos piezas de equipaje de mano. Las dimensiones de cada pieza de equipaje de mano serán de hasta 55 centímetros de largo por 40 centímetros de ancho por 25 centímetros de alto, y el peso de ambas no deben exceder los 10 kilogramos, siempre y cuando por su naturaleza o dimensiones no disminuyan la seguridad y la comodidad de las personas pasajeras. La persona concesionaria, asignataria o permisionaria sólo podrá verificar el cumplimiento de las dimensiones y peso del equipaje de mano en los puntos designados por la autoridad competente. Queda prohibida la verificación del peso y las dimensiones del equipaje de mano en el último filtro previo al embarque, salvo cuando existan motivos de seguridad operacional debidamente justificados por la tripulación o por la autoridad aeronáutica. La persona concesionaria, asignataria o permisionaria se asegurará de que todo el equipaje de mano embarcado en el avión e introducido en la cabina de

personas pasajeras quede bien asegurado y retenido, que evite que caiga de los compartimientos superiores y cause alguna lesión, que no obstruya las salidas y equipo de emergencia, que no exceda las limitaciones de peso de los compartimientos de almacenaje, que no se lleve equipaje de mano durante una evacuación, así como que cuente con los procedimientos para el manejo del exceso en equipaje de mano. La persona concesionaria, asignataria o permissionaria puede solicitar a la persona pasajera un pago por peso y dimensiones adicionales del equipaje de mano, pero no puede realizar cobros por pesos y dimensiones menores a los establecidos en esta fracción. Para los servicios de transporte aéreo internacional, el transporte de equipaje se sujetará a lo dispuesto en los Tratados. X. ...	avión e introducido en la cabina de personas pasajeras quede bien asegurado y retenido, que evite que caiga de los compartimientos superiores y cause alguna lesión, que no obstruya las salidas y equipo de emergencia, que no exceda las limitaciones de peso de los compartimientos de almacenaje, que no se lleve equipaje de mano durante una evacuación, así como que cuente con los procedimientos para el manejo del exceso en equipaje de mano. La persona concesionaria, asignataria o permissionaria puede solicitar a la persona pasajera un pago por peso y dimensiones adicionales del equipaje de mano, pero no puede realizar cobros por pesos y dimensiones menores a los establecidos en esta fracción. Para los servicios de transporte aéreo internacional, el transporte de equipaje se sujetará a lo dispuesto en los Tratados. X. ...
---	---

En virtud de lo expuesto, someto a la consideración de esta Honorable Soberanía el siguiente proyecto de

Decreto por el que se adiciona un párrafo a la fracción IX del artículo 47 Bis de la Ley de Aviación Civil, en materia de revisión y medición del equipaje de mano

Artículo Único. Se adiciona un nuevo párrafo cuarto, recorriéndose los demás en el orden subsecuente, a la fracción IX del artículo 47 Bis de la Ley de Aviación Civil, para quedar como sigue:

Artículo 47 Bis. La persona concesionaria, asignataria o permissionaria están obligadas a proporcionar un servicio eficiente y de calidad a las personas pasajeras.

Para garantizar lo anterior, debe respetar y cumplir con cuando menos sus siguientes derechos:

- I. a VIII. ...
- IX.** Para vuelos nacionales e internacionales, la persona pasajera puede transportar como mínimo, y sin cargo alguno, veinticinco kilogramos de equipaje cuando los vuelos se realicen en aeronaves con capacidad para veinte personas pasajeras o más, y quince kilogramos cuando la aeronave sea de menor capacidad, siempre que acate las indicaciones de la persona concesionaria, asignataria o permisionaria en cuanto al número de piezas y restricciones de volumen. El exceso de equipaje debe ser transportado de acuerdo con la capacidad disponible de la aeronave y la persona concesionaria, asignataria o permissionaria, en este caso, tiene derecho a solicitar a la persona pasajera un pago adicional.

La persona concesionaria, asignataria o permissionaria proporcionará a las personas pasajeras, un talón de equipaje por cada pieza, maleta o bulto de equipaje que se entregue para su transporte. El talón debe contener la información indicada en las disposiciones técnico-administrativas correspondientes y constar de dos partes, una para la persona pasajera y otra que será adherida al equipaje.

Además, la persona pasajera puede llevar en cabina hasta dos piezas de equipaje de mano. Las dimensiones de cada pieza de equipaje de mano serán de hasta 55 centímetros de largo por 40 centímetros de ancho por 25 centímetros de alto, y el peso de ambas no deben exceder los 10 kilogramos, siempre y cuando por su naturaleza o dimensiones no disminuyan la seguridad y la comodidad de las personas pasajeras.

La persona concesionaria, asignataria o permissionaria sólo podrá verificar el cumplimiento de las dimensiones y peso del equipaje de mano en los puntos designados por la autoridad competente. Queda prohibida la verificación del peso y las dimensiones del equipaje de mano en el último filtro previo al embarque, salvo cuando existan motivos de seguridad operacional debidamente justificados por la tripulación o por la autoridad aeronáutica.

La persona concesionaria, asignataria o permissionaria se asegurará de que todo el equipaje de mano embarcado en el avión e introducido en la cabina de personas pasajeras quede bien asegurado y retenido, que evite que caiga de los compartimientos superiores y cause alguna lesión, que no obstruya las salidas y equipo de emergencia, que no exceda las limitaciones de peso de los compartimientos de almacenaje, que no se lleve equipaje de mano durante una evacuación, así como que cuente con los procedimientos para el manejo del exceso en equipaje de mano.

La persona concesionaria, asignataria o permisionaria puede solicitar a la persona pasajera un pago por peso y dimensiones adicionales del equipaje de mano, pero no puede realizar cobros por pesos y dimensiones menores a los establecidos en esta fracción.

Para los servicios de transporte aéreo internacional, el transporte de equipaje se sujetará a lo dispuesto en los tratados.

X. ...

Transitorio

Único. El presente decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

Notas

1 Secretaría de Turismo, *El transporte aéreo suma más de 82 millones de pasajeros en 2025 y fortalece la actividad turística en México*, Gobierno de México, 29 de septiembre de 2025, [en línea] <https://www.gob.mx/sectur/articulos/el-transporte-aereo-suma-mas-de-82-millones-de-pasajeros-en-2025-y-fortalece-la-actividad-turistica-en-mexico?idiom=es> (consulta: 28 de noviembre de 2025)

2 Procuraduría Federal del Consumidor, *Requiere Profeco a Aero-México, VivaAerobús y Volaris dejen de cobrar extra por equipaje de mano*, Gobierno de México, 8 de noviembre de 2021, en línea, <https://www.gob.mx/profeco/prensa/requiere-profeco-a-aeromexico-vivaerobus-y-volaris-dejen-de-cobrar-extra-por-equipaje-de-mano> (consulta: 28 de noviembre de 2025)

3 Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, *Directrices para la Protección del Consumidor*, Naciones Unidas, en línea https://unctad.org/es/system/files/official-document/ditccplpmisc2016d1_es.pdf (consulta: 28 de noviembre de 2025)

4 Ibídem

Dado en el Palacio Legislativo de San Lázaro, sede de la Comisión Permanente, a 17 de diciembre de 2025.

Diputado Luis Orlando Quiroga Treviño (rúbrica)

QUE REFORMA Y ADICIONA EL ARTÍCULO 226 DEL CÓDIGO NACIONAL DE PROCEDIMIENTOS PENALES, EN MATERIA DE CAPACIDAD JURÍDICA Y ACCESIBILIDAD PARA PERSONAS CON DISCAPACIDAD, A CARGO DE LA DIPUTADA HILDA MAGDALENA LICERIO VALDÉS, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PVEM

Quien suscribe, diputada Hilda Magdalena Licerio Valdés, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México en la LXVI Legislatura de la Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; y 6, numeral 1, fracción I, 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración de esta asamblea la presente iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforma y adiciona el artículo 226 del Código Nacional de Procedimientos Penales, en materia de capacidad jurídica y accesibilidad para personas con discapacidad, al tenor de las siguientes:

Consideraciones

1. Que el artículo 1o. de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos reconoce que todas las personas gozarán de los derechos humanos previstos en dicha constitución. Además, establece la obligación del Estado de promover, respetar, proteger y garantizar los derechos humanos, así como de prevenir, investigar y sancionar las violaciones en su contra, bajo los principios de universalidad, interdependencia, indivisibilidad y progresividad. Asimismo, el artículo 4o. constitucional prevé que el Estado debe garantizar la inclusión de las personas con discapacidad.

El artículo 20 constitucional reconoce el derecho de las víctimas a que el Ministerio Público reciba todos los datos y elementos relacionados con la posible comisión de un delito, imponiendo a las autoridades la obligación de proporcionar condiciones adecuadas para que las personas puedan participar plenamente en los procedimientos penales, incluido el derecho a presentar querrela, recibir asesoría jurídica y contar con medidas de accesibilidad.

A su vez, el artículo 17 establece que toda persona tiene derecho a que se le administre justicia de manera pronta, completa e imparcial, mientras que el artículo 22 dispone que a toda persona que se considere afec-

tada se le deberá garantizar el acceso a los medios de defensa adecuados.

2. Que México es parte de la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, que en su artículo 12 reconoce que las personas con discapacidad tienen capacidad jurídica en igualdad de condiciones y obliga a los Estados a adoptar las medidas pertinentes para proporcionar acceso a las personas con discapacidad al apoyo que puedan necesitar en el ejercicio de su capacidad jurídica. El artículo 13 establece el derecho de acceso a la justicia, asegurando que las personas con discapacidad tengan acceso a la justicia en igualdad de condiciones con las demás, incluso mediante ajustes de procedimiento y adecuados a la edad, para facilitar el desempeño de las funciones efectivas de esas personas como participantes directos e indirectos.

Dicho tratado es vinculante conforme al artículo 133 constitucional y forma parte del parámetro de regularidad constitucional. En ese sentido, el Estado mexicano debe adecuar su legislación secundaria para eliminar nociones basadas en la “incapacidad” y sustituirlas por un enfoque de derechos, apoyos y accesibilidad.

3. Que la Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad reconoce, en su artículo 4 reconoce que las personas con discapacidad gozarán de todos los derechos y en el 5o. que es el derecho de las personas con discapacidad tener autonomía individual, incluida la libertad de tomar las propias decisiones y la independencia de las personas, a la equidad, igualdad, accesibilidad y no discriminación, por lo que deben acceder a la justicia en igualdad de condiciones.

El artículo 28 establece que las personas con discapacidad tendrán derecho a recibir un trato digno y apropiado en los procedimientos administrativos y judiciales en que sean parte. Por otro lado, el artículo 31 obliga a las autoridades a disponer de los recursos de comunicación, ayudas técnicas y humanas necesarios para la atención de las personas con discapacidad en sus respectivas jurisdicciones.

4. Que el Código Nacional de Procedimientos Penales, en su artículo 226 vigente, regula la presentación de la querrela tratándose de personas menores de edad o de aquellas que “no tengan capacidad para comprender el significado del hecho”. Esta redacción emplea un en-

foque basado en la presunta incapacidad, contrario al modelo social de la discapacidad y al marco de derechos reconocido en la Constitución.

Dicho artículo tampoco incorpora la obligación de garantizar ajustes razonables ni mecanismos de apoyo para la presentación de la querrela, lo que puede limitar el acceso efectivo a la justicia y permitir que figuras como la tutela o la representación legal se utilicen para impedir que la víctima ejerza directamente sus derechos, en especial cuando los presuntos agresores son quienes ostentan estas funciones.

Por ello, resulta necesario actualizar la norma para incorporar las obligaciones internacionales y nacionales en materia de igualdad, accesibilidad, apoyos y participación plena, eliminando terminología discriminatoria y ampliando las vías para la presentación de la querrela cuando existen conflictos de interés.

Por lo anterior, se propone modificar el artículo 226 de la del Código Nacional de Procedimientos Penales, de acuerdo con la siguiente:

Exposición de Motivos

En México en 2020, según datos del Inegi, había más de 6 millones de personas con discapacidad, lo que representa 4.9 por ciento de la población del país.¹ La Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad establece que las personas con discapacidad son aquellas que tengan deficiencias físicas, mentales, intelectuales o sensoriales a largo plazo que, al interactuar con diversas barreras, puedan impedir su participación plena y efectiva en la sociedad, en igualdad de condiciones con las demás. Asimismo, refiere que la discapacidad es un concepto que evoluciona y que resulta de la interacción entre las personas con deficiencias y las barreras, debidas a la actitud y al entorno, que evitan su participación plena y efectiva en la sociedad en igualdad de condiciones con las demás.²

Las discapacidades se clasifican en: motriz, sensorial, intelectual, psicosocial. La discapacidad motriz incluye a las personas con discapacidad para caminar, manipular objetos y de coordinación de movimientos para realizar actividades de la vida cotidiana.³ La discapacidad sensorial se refiere a las personas con deficiencias visuales, auditivas y a quienes presentan

problemas en la comunicación y el lenguaje.⁴ En cuanto a la discapacidad intelectual, se caracteriza por una disminución de las funciones mentales superiores (inteligencia, lenguaje y aprendizaje, entre otros), así como de las funciones motoras.⁵ La discapacidad psicosocial puede derivar de una enfermedad mental y que tiene factores bioquímicos y genéticos.⁶

La discapacidad no implica que las personas no comprendan y que por ende no deban tener capacidad jurídica. Como lo menciona el artículo de la ONU, La discapacidad no es justificación para negar el derecho de las personas a tomar sus propias decisiones, ya que las personas con discapacidad tienen los mismos derechos que todos a tomar decisiones sobre sus vidas, incluido el derecho a asumir riesgos y cometer errores, ha enfatizado un comité de la ONU en las nuevas directrices sobre la implementación de la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad.⁷

La situación actual del país evidencia que las personas con discapacidad continúan enfrentando barreras estructurales que les impiden participar plenamente en los procedimientos penales. Aunque México ha avanzado en el reconocimiento normativo de sus derechos, en la práctica persisten enfoques, normas y políticas públicas ancladas en una visión rehabilitadora o asistencialista, donde se les concibe como sujetos pasivos que requieren protección y tutela, en lugar de reconocerles como titulares plenos de derechos.

Al respecto, la Suprema Corte de Justicia de la Nación⁸ ha establecido que la discapacidad debe entenderse desde un modelo social, en el que la causa de la exclusión no reside en la persona, sino en las deficiencias del entorno para generar servicios adecuados, accesibilidad y ajustes razonables que permitan el ejercicio efectivo de la autonomía y la toma de decisiones. El incumplimiento de este enfoque provoca que las personas con discapacidad sigan siendo tratadas como receptoras de cuidados y no como personas titulares de capacidad jurídica.

En este contexto, el artículo 226 del Código Nacional de Procedimientos Penales presenta un problema específico, pues su redacción vigente se basa en la noción de que existen personas que “no tienen la capacidad de comprender el significado del hecho”. Este lenguaje contradice frontalmente el modelo social de la discapacidad reconocido en la Constitución, los tra-

tados internacionales y la jurisprudencia de la Suprema Corte, al perpetuar la idea de que la limitación radica en la persona y no en las barreras del entorno.

Además, la falta de mecanismos claros de apoyo para que las personas con discapacidad presenten una querrela por sí mismas genera un vacío legal que limita su acceso a la justicia, particularmente en aquellos casos en los que sus cuidadores, tutores o representantes legales son las personas agresoras, lo que deja a la víctima en un estado de desprotección absoluta.

La evidencia jurídica y doctrinal ha documentado que la ausencia de consulta a las personas con discapacidad en las decisiones que les atañen reproduce el modelo rehabilitador. La Suprema Corte en el amparo en revisión 415/2022, ha señalado que no considerar su participación en la definición de sus propias necesidades significaría volver a un enfoque asistencialista, en el que las instituciones deciden por ellas bajo la idea de que carecen de autonomía.

Las consecuencias sociales y políticas de mantener un artículo 226 con lenguaje y diseño asistencialista son graves. Las personas con discapacidad continúan siendo tratadas como incapaces de ejercer derechos, lo que afecta su dignidad, autonomía, que reconoce la Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad, y participación en procedimientos penales. Al no garantizar ajustes razonables ni prever explícitamente su derecho a interponer querrela por sí mismas, el sistema perpetúa un trato paternalista que limita su agencia y deja espacios abiertos para la impunidad cuando la persona agresora es también la figura de cuidado o tutela.

La necesidad de la reforma se justifica porque la propuesta armoniza el artículo 226 con el mandato constitucional del artículo 1o., que prohíbe toda forma de discriminación y obliga al Estado a garantizar la participación plena de las personas con discapacidad; con el artículo 17, que ordena proveer justicia accesible y sin barreras; y con el artículo 20, que reconoce el derecho de las víctimas a que se les reciban sus denuncias, datos y elementos. Además, al incorporar referencias a los apoyos, ajustes razonables y mecanismos de accesibilidad, la reforma da cumplimiento al modelo social de la discapacidad y evita el uso de nociones relacionadas con la “incapacidad de comprensión”, que reproducen estigmas y contradicen directamente los estándares constitucionales y convencionales. Asi-

mismo, se atiende la exigencia de la Suprema Corte de dejar atrás los marcos rehabilitadores que conciben a las personas con discapacidad como sujetos dependientes y de avanzar hacia un modelo en el que sean reconocidas como titulares de su voluntad y preferencias en los procedimientos que afectan su vida.

Con ello, se busca fortalecer un sistema de justicia penal accesible, incluyente y respetuoso de la autonomía, romper con el enfoque asistencialista que ha prevalecido en la legislación secundaria y materializar un cambio estructural hacia el modelo social de la discapacidad, centrado en la dignidad, participación y libre determinación de las personas.

A través del siguiente cuadro comparativo, se podrán observar las modificaciones propuestas al texto vigente:

Código Nacional de Procedimientos Penales	
Texto vigente	Texto propuesto
Artículo 226. Querella de personas menores de edad o que no tienen capacidad para comprender el significado del hecho. Tratándose de personas menores de dieciocho años, o de personas que no tengan la capacidad de comprender el significado del hecho, la querella podrá ser presentada por quienes ejerzan la patria potestad o la tutela o sus representantes legales, sin perjuicio de que puedan hacerlo por sí mismos, por sus hermanos o un tercero, cuando se trate de delitos cometidos en su contra	Artículo 226. Presentación de la querella por personas menores de edad o personas con discapacidad que requieran de asistencia Cuando se trate de personas menores de dieciocho años o de personas con discapacidad que requieran de asistencia , la querella podrá ser presentada por quienes ejerzan la patria potestad, la tutela, quienes funjan como sus cuidadores o sus representantes legales, sin perjuicio del derecho de la propia persona a presentarla por sí misma, con los
por quienes ejerzan la patria potestad, la tutela o sus propios representantes.	ajustes razonables, apoyos y mecanismos de accesibilidad necesarios para garantizar la expresión libre y efectiva de su voluntad y preferencias. Cuando los hechos probablemente constitutivos de delito se atribuyan a quienes ejerzan la patria potestad, la tutela, a quienes funjan como sus cuidadores o sus representantes legales, la querella podrá ser presentada por la propia persona, por sus hermanas o hermanos, o por un tercero de buena fe. En todos los casos, las autoridades deberán asegurar condiciones de accesibilidad, trato digno, no discriminación, y el acceso a asesoría jurídica gratuita, conforme a lo dispuesto en la Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad.

En virtud de lo anteriormente expuesto, someto a la consideración de esta Honorable Soberanía el siguiente proyecto de

Decreto por el que se reforma y adiciona el artículo 226 del Código Nacional de Procedimientos Penales, en materia de capacidad jurídica y accesibilidad para personas con discapacidad

Se reforma y adiciona el artículo 226 del Código Nacional de Procedimientos Penales, para quedar como sigue:

Artículo 226. Presentación de la querella por personas menores de edad o personas con discapacidad que requieran de asistencia

Quando se trate de personas menores de dieciocho años o **de personas con discapacidad que requieran de asistencia**, la querella podrá ser presentada por quienes ejerzan la patria potestad, la tutela, **quienes funjan como sus cuidadores** o sus representantes legales, sin perjuicio del derecho de la propia persona a presentarla por sí misma, **con los ajustes razonables, apoyos y mecanismos de accesibilidad necesarios para garantizar la expresión libre y efectiva de su voluntad y preferencias.**

Quando los hechos probablemente constitutivos de delito se atribuyan a quienes ejerzan la patria potestad, la tutela, a quienes funjan como sus cuidadores o sus representantes legales, la querella podrá ser presentada por la propia persona, por sus hermanas o hermanos, o por un tercero de buena fe. En todos los casos, las autoridades deberán asegurar condiciones de accesibilidad, trato digno, no discriminación, y el acceso a asesoría jurídica gratuita, conforme a lo dispuesto en la Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad.

Transitorio

Único. El presente decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

Notas

1 Inegi, *La discapacidad en México*, [Base de datos], <https://cuentame.inegi.org.mx/explora/poblacion/discapacidad/> [consulta: 28 de noviembre de 2025)

2 Comisión Nacional de Derechos Humanos, *¿Qué es la discapacidad?*, México, 2012, [en línea] http://appweb.cndh.org.mx/biblioteca/archivos/pdfs/Var_104.pdf [consulta: 28 de noviembre de 2025]

3 *Ibídem*

4 *Ibídem*

5 *Ibídem*

6 *Ibídem*

7 Naciones Unidas, *La discapacidad no es justificación para negar el derecho de las personas a tomar sus propias decisiones, según expertos de la ONU*, 22 de abril de 2014 (en línea) <https://www.ungeneva.org/en/news-media/press-release/2014/04/disability-no-justification-denying-peoples-right-make-their-own> [consulta: 28 de noviembre de 2025]

8 Registro digital: 2027207, Instancia: Primera Sala, Undécima Época, Materia(s): Penal, Constitucional, Tesis: 1a. XXVII/2023 (11a.), Fuente: Gaceta del Semanario Judicial de la Federación, Libro 29, Septiembre de 2023, Tomo II, página 2276, Tipo: Aislada <https://sjf2.scjn.gob.mx/detalle/tesis/2027207> (consulta: 28 de noviembre de 2025)

Dado en el Palacio Legislativo de San Lázaro, sede de la Comisión Permanente, el 17 de diciembre de 2025.

Diputada Hilda Magdalena Liceria Valdés (rúbrica)

QUE REFORMA Y ADICIONA EL ARTÍCULO 43 DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL, EN MATERIA DE TARIFA PRIORITARIA PARA ZONAS PERIFÉRICAS, A CARGO DEL DIPUTADO HÉCTOR ALFONSO DE LA GARZA VILLARREAL, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PVEM

Quien suscribe, diputado Héctor Alfonso de la Garza Villarreal, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México en la LXVI Legisla-

tura de la Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; y 6, numeral 1, fracción I, 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración de esta asamblea la presente iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforma y adiciona el artículo 43 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, en materia de tarifa prioritaria para zonas periféricas, al tenor de las siguientes

Consideraciones

1. Que el artículo 1o. de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos reconoce que todas las personas gozarán de los derechos humanos previstos en la Constitución y en los tratados internacionales, imponiendo a todas las autoridades la obligación de promover, respetar, proteger y garantizar dichos derechos conforme a los principios de universalidad, interdependencia, indivisibilidad y progresividad.

El artículo 4o., párrafo quinto, establece el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad, mandato que faculta y obliga al Estado a generar condiciones materiales que permitan a todas las personas desplazarse de manera asequible y equitativa.

El artículo 73, fracción XXIX-C, otorga al Congreso de la Unión la facultad de expedir leyes generales en materia de movilidad y seguridad vial, ordenamiento territorial y desarrollo urbano, a fin de establecer los principios y las bases de coordinación entre los tres órdenes de gobierno.

2. Que la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, adoptada por México, establece compromisos específicos en materia de movilidad, seguridad vial y desarrollo urbano. En particular, el Objetivo 11, en su Meta 11.2, dispone que para 2030 se debe proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todas las personas, mejorando la seguridad vial y ampliando el transporte público, con atención prioritaria a personas en situación de vulnerabilidad, mujeres, niñas y niños, personas con discapacidad y personas adultas mayores.

La Nueva Agenda Urbana Ilustrada ofrece definiciones claras y aplicaciones prácticas para hacer que el

marco global sea más accesible y fácil de usar para los responsables del desarrollo de políticas y los profesionales urbanos, tanto dentro del Gobierno como en la amplia gama de actores interesados y dentro de la Organización de las Naciones Unidas.

En dicho documento se reconoce que el transporte es lo que permite que ocurran los efectos de la aglomeración urbana, ya que la infraestructura de tránsito es lo que permite a los residentes acceder a los recursos agrupados. Los residentes de las ciudades están conectados al empleo, los recursos y la educación a través de las redes de transporte.

3. Que la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial establece que la movilidad es un derecho humano y una condición necesaria para el ejercicio de otros derechos, por lo que las autoridades deben garantizar su accesibilidad en condiciones de igualdad. La movilidad debe atender al principio de eficiencia para maximizar los desplazamientos ágiles y asequibles para las personas usuarias, optimizando los recursos ambientales y económicos disponibles.

Su artículo 14 prevé la obligación de que las modalidades de transporte en las zonas remotas y de difícil acceso, así como en los territorios insulares contemplen las rutas y los servicios más seguros, incluyendo, accesibles y asequibles para las personas.

4. Que la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, como ley general, tiene por objeto establecer principios, bases y distribución de competencias para garantizar el derecho a la movilidad de todas las personas. Entre sus disposiciones se encuentra la obligación de regular el transporte público y asegurar que se preste en condiciones de calidad, seguridad e igualdad.

El artículo 43 regula aspectos esenciales del servicio de transporte público, incluyendo la publicación de tarifas y la prestación gratuita en zonas rurales e insulares para niñas, niños y adolescentes. Sin embargo, la norma vigente no contempla mecanismos que garanticen accesibilidad económica, ni prevé criterios tarifarios que atiendan las desigualdades territoriales que enfrentan las personas que viven en zonas periféricas o alejadas de los centros urbanos.

Dado que la propia Ley reconoce la movilidad como un derecho humano y busca reducir brechas, se vuelve

indispensable incorporar directrices tarifarias que permitan la existencia de tarifas diferenciadas, prioritarias e integradas, acordes con los principios de equidad, inclusión y progresividad.

Por lo anterior, se propone modificar el artículo 43 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, de acuerdo con la siguiente:

Exposición de Motivos

Hace unos días, *El País* publicó un artículo sobre el impacto del alza en las tarifas del transporte público: “Los más afectados son siempre los que viven en la periferia” en el que relata el día de Mireya Santos, una mujer que vive en la periferia, y que diariamente sale del Estado de México hacia la capital, la suma de los incrementos significa unos 42 pesos más a la semana. En su economía familiar –17 mil pesos mensuales, unos 920 dólares, reunidos entre su sueldo, el de su esposo y el de su hijo mayor–, cada peso cuenta. Su familia también depende del sistema público y cada uno gasta alrededor de 58 pesos diarios.¹

El transporte y la movilidad constituyen elementos esenciales para garantizar el acceso efectivo a derechos fundamentales como la educación, la salud, el empleo y la participación social. La evidencia internacional en materia de desarrollo urbano establece que el transporte es la infraestructura que hace posible la aglomeración urbana y permite que la población acceda a los recursos que las ciudades concentran. Tal como lo señala ONU-Habitat, el transporte es lo que permite que ocurran los efectos de la aglomeración urbana, ya que la infraestructura de tránsito es lo que permite a los residentes acceder a los recursos agrupados², por lo que la movilidad funciona como un habilitador transversal del bienestar y el desarrollo humano.

Sin embargo, los diagnósticos internacionales advierten que las redes de transporte no crecen al ritmo de las ciudades y que su desarrollo presenta profundas desigualdades. ONU-Habitat³ ha documentado que, a medida que las ciudades se expanden, la población que reside en las periferias enfrenta barreras cada vez mayores para acceder a bienes y servicios, ya sea por distancias más largas, mayores tiempos de traslado o por costos de transporte desproporcionados en relación con sus ingresos.

En particular, las personas de menores ingresos destinan una proporción significativamente mayor de su presupuesto al transporte, lo que genera un círculo de pobreza y exclusión territorial: vivir lejos implica pagar más y tener menos oportunidades. Esta desigualdad se profundiza cuando los sistemas de transporte no están diseñados bajo criterios de inclusión, accesibilidad universal, tarifas asequibles y cobertura territorial suficiente.

Además de los costos en el transporte público, según datos de la ONU, cinco horas y media es el tiempo promedio que emplea una persona en cruzar la zona metropolitana del valle de México (ZMVM) utilizando transporte público.⁴ Esta combinación de tarifas elevadas y tiempos excesivos de traslado profundiza las desigualdades territoriales, limita el acceso a oportunidades educativas y laborales y afecta desproporcionadamente a quienes habitan en las zonas periféricas, para quienes desplazarse cada día implica una carga económica y de tiempo significativamente mayor.

La Nueva Agenda Urbana⁵ enfatiza que el aumento proyectado del tráfico de pasajeros (50 por ciento para 2030) y de carga (70 por ciento para 2030) exige que los países adopten estrategias de movilidad socialmente equitativas y ambientalmente sostenibles, incluyendo instrumentos de financiamiento y políticas tarifarias que permitan garantizar el acceso efectivo a la movilidad urbana.

Además, el transporte ineficiente y la dependencia del automóvil privado generan altos costos sociales: contaminación atmosférica, ruido, congestión, emisiones de gases de efecto invernadero y, sobre todo, impactos en la salud pública y la seguridad vial. Según estimaciones de ONU-Habitat, la contaminación vehicular causa miles de muertes prematuras en grandes ciudades y afecta especialmente a quienes viven en corredores y periferias urbanas.

En este contexto, México enfrenta desafíos adicionales derivados de su patrón de urbanización expansiva. Los asentamientos periféricos, generalmente habitados por personas con menores ingresos, mujeres jefas de hogar, jóvenes y población trabajadora, suelen ubicarse lejos de los centros de empleo y servicios, lo que incrementa los costos de transporte y limita el acceso a oportunidades. La falta de políticas tarifarias con en-

foque social profundiza estas desigualdades y coloca a las familias en una disyuntiva cotidiana entre movilidad o ingreso disponible.

La Ley General de Movilidad y Seguridad Vial establece principios rectores como la accesibilidad, la asequibilidad, la inclusión y la equidad. Sin embargo, el marco legal carece de herramientas específicas que obliguen a las autoridades locales a adoptar tarifas diferenciadas, tarifas sociales o tarifas prioritarias para zonas periféricas vulnerables, pese a que estos mecanismos son reconocidos internacionalmente como instrumentos clave para garantizar el derecho a la movilidad.

En consecuencia, la presente iniciativa propone reformar la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial para incorporar lineamientos federales obligatorios en materia de tarifa social, tarifa diferenciada o tarifa prioritaria, orientados a asegurar que el costo del transporte no constituya una barrera para quienes viven en zonas periféricas y enfrentan mayores condiciones de vulnerabilidad.

Con ello, se busca consolidar una política nacional de movilidad con enfoque de equidad territorial, contribuir al cumplimiento de los compromisos internacionales del Estado mexicano y garantizar el derecho constitucional de todas las personas a una movilidad digna, accesible y asequible.

A través del siguiente cuadro comparativo, se podrán observar las modificaciones propuestas al texto vigente:

Ley General de Movilidad y Seguridad Vial	
Texto vigente	Texto propuesto
Artículo 43. Del servicio de transporte público. El servicio público de tránsito es la actividad técnica, realizada directamente por la administración pública, encaminada a satisfacer la necesidad de carácter general de disfrutar de seguridad vial en la vía pública y poder circular por ella libremente atendiendo a la jerarquía de esta Ley, mediante la adecuada regulación de la circulación, así como del uso y disfrute del espacio público, las vías, la infraestructura, los servicios y los sistemas de movilidad. El cumplimiento uniforme y continuo de este servicio debe ser permanentemente asegurado, regulado y controlado. Las autoridades competentes establecerán los requisitos para que las personas prestadoras del servicio de transporte público garanticen un	Artículo 43. Del servicio de transporte público. El servicio público de tránsito es la actividad técnica, realizada directamente por la administración pública, encaminada a satisfacer la necesidad de carácter general de disfrutar de seguridad vial en la vía pública y poder circular por ella libremente atendiendo a la jerarquía de esta Ley, mediante la adecuada regulación de la circulación, así como del uso y disfrute del espacio público, las vías, la infraestructura, los servicios y los sistemas de movilidad. El cumplimiento uniforme y continuo de este servicio debe ser permanentemente asegurado, regulado y controlado. Las autoridades competentes establecerán los requisitos para que las personas prestadoras del servicio de transporte público garanticen un

servicio seguro y de calidad, de acuerdo con requerimientos técnicos de seguridad para su operación con base en el principio de inclusión e igualdad, a fin de resguardar la vida, salud e integridad física de toda persona. Las autoridades competentes deberán establecer que las tarifas que se determinen para el servicio de transporte público sean publicadas para conocimiento de todas las personas usuarias en los Periódicos o Gacetas Oficiales de las entidades federativas, con la debida anticipación.	servicio seguro y de calidad, de acuerdo con requerimientos técnicos de seguridad para su operación con base en el principio de inclusión e igualdad, a fin de resguardar la vida, salud e integridad física de toda persona. Las autoridades competentes deberán establecer que las tarifas que se determinen para el servicio de transporte público sean publicadas para conocimiento de todas las personas usuarias en los Periódicos o Gacetas Oficiales de las entidades federativas, con la debida anticipación. Las tarifas procurarán costos diferenciados para las personas habitantes de zonas periféricas y grupos en situación de vulnerabilidad.
Las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, deberán proveer en las localidades rurales e insulares transporte público gratuito, a niñas, niños y adolescentes, evitando a las y los menores de edad	Las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, deberán proveer en las localidades rurales e insulares transporte público gratuito, a niñas, niños y adolescentes, evitando a las y los menores de edad

caminatas mayores a 30 minutos o un kilómetro para educación primaria y 60 minutos o tres kilómetros para educación secundaria y media superior, con el fin de garantizar el derecho a la movilidad y el derecho a la educación. Asimismo, deberán establecer rutas de transporte público destinadas a facilitar a las personas trabajadoras el desplazamiento a sus centros de trabajo. Sin Correlativo	caminatas mayores a 30 minutos o un kilómetro para educación primaria y 60 minutos o tres kilómetros para educación secundaria y media superior, con el fin de garantizar el derecho a la movilidad y el derecho a la educación. Asimismo, deberán establecer rutas de transporte público destinadas a facilitar a las personas trabajadoras el desplazamiento a sus centros de trabajo. Además, promoverán la adopción de sistemas de tarifa integrada que reduzcan los costos de los viajes largos que impliquen transbordos múltiples.
--	--

En virtud de lo expuesto, someto a la consideración de esta honorable soberanía el siguiente proyecto de:

Decreto por el que se reforma y adiciona el artículo 43 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, en materia de tarifa prioritaria para zonas periféricas

Artículo Único. Se reforma el párrafo tercero y se adiciona un párrafo sexto al artículo 43 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, para quedar como sigue:

Artículo 43. Del servicio de transporte público

Las autoridades competentes establecerán los requisitos para que las personas prestadoras del servicio de transporte público garanticen un servicio seguro y de calidad, de acuerdo con requerimientos técnicos de seguridad para su operación con base en el principio de inclusión e igualdad, a fin de resguardar la vida, salud e integridad física de toda persona.

Las autoridades competentes deberán establecer que las tarifas que se determinen para el servicio de transporte público sean publicadas para conocimiento de todas las personas usuarias en los Periódicos o Gacetas Oficiales de las entidades federativas, con la debida anticipación. **Las tarifas procurarán costos diferenciados para las personas habitantes de zonas periféricas y grupos en situación de vulnerabilidad.**

Las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, deberán proveer en las localidades rurales e insulares transporte público gratuito, a niñas, niños y adolescentes, evitando a las y los menores de edad caminatas mayores a 30 minutos o un kilómetro para educación primaria y 60 minutos o tres kilómetros para educación secundaria y media superior, con el fin de garantizar el derecho a la movilidad y el derecho a la educación.

Asimismo, deberán establecer rutas de transporte público destinadas a facilitar a las personas trabajadoras el desplazamiento a sus centros de trabajo.

Además, promoverán la adopción de sistemas de tarifa integrada que reduzcan los costos de los viajes largos que impliquen transbordos múltiples.

Transitorio

Único. El presente decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

Notas

1 Verónica M. Garrido, *El impacto del alza en las tarifas del transporte público: “Los más afectados son siempre los que viven en la periferia”*, El País, México, 08 de noviembre 2025, 03:30, [en línea] <https://elpais.com/mexico/2025-11-08/el-impacto-del-alza-en-las-tarifas-del-transporte-publico-los-mas-afectados-son-siempre-los-que-viven-en-la-periferia.html> (consulta: 28 de noviembre de 2025)

2 ONU Habitat, *La nueva Agenda Urbana*, Centro Urbano, 2020, Nairobi GPO Kenya, [en línea] <https://unhabitat.org/sites/default/files/2021/10/nueva-agenda-urbana-ilustrada.pdf> [consulta: 28 de noviembre de 2025).

3 Ibídem

4 ONU Habitat, 5 horas en transporte público para cruzar la ZMVM, Naciones Unidas, 9 de julio de 2018, (en línea) <https://onu-habitat.org/index.php/5-horas-en-transporte-publico-para-cruzar-la-zmvm> (consulta: 28 de noviembre de 2025).

5 ONU Habitat, *La nueva Agenda Urbana*, Centro Urbano, 2020, Nairobi GPO Kenya, (en línea) <https://unhabitat.org/sites/default/files/2021/10/nueva-agenda-urbana-ilustrada.pdf> (consulta: 28 de noviembre de 2025)

Dado en el Palacio Legislativo de San Lázaro, sede de la Comisión Permanente, a 17 de diciembre de 2025.

Diputado Héctor Alonso de la Garza Villarreal (rúbrica)

QUE ADICIONA EL ARTÍCULO 50 DE LA LEY GENERAL DE LOS DERECHOS DE NIÑAS, NIÑOS Y ADOLESCENTES, EN MATERIA DE ENFERMEDADES CRÓNICO-DEGENERATIVAS, A CARGO DE LA DIPUTADA MARÍA GRACIELA GAITÁN DÍAZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PVEM

La suscrita, diputada María Graciela Gaitán Díaz, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México en la LXVI Legislatura de la Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 71, fracción II, y 72 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; así como en los artículos 6, numeral 1, fracción I, 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a la consideración de esta soberanía la presente iniciativa con proyecto de decreto por el que se adiciona una fracción VIII Bis al artículo 50 de la Ley General de los Derechos de Niñas, Niños y Adolescentes, en materia de enfermedades crónico degenerativas, al tenor de la siguiente

Exposición de Motivos

Históricamente, las enfermedades crónico-degenerativas (ECD) eran consideradas padecimientos exclusivos de la edad adulta y la vejez. Sin embargo, México atraviesa una transición epidemiológica alarmante donde patologías como la Diabetes Mellitus Tipo 2 (DM2), la hipertensión arterial y las dislipidemias están debutando en la primera y segunda década de la vida.

De acuerdo con datos oficiales, la situación es crítica: Según la **Encuesta Nacional de Salud y Nutrición (Ensanut) Continua 2020-2023**, la prevalencia de sobrepeso y obesidad en escolares (5 a 11 años) es de **37.3 por ciento**, mientras que en adolescentes (12 a 19 años) alcanza **41.1 por ciento**¹. Estas cifras no solo representan un problema estético, sino el sustrato fisiopatológico para el desarrollo de ECD.

El **Inegi**, en sus Estadísticas de Defunciones Registradas (2023), señala que las enfermedades del corazón y la diabetes mellitus se encuentran entre las principales causas de muerte general en el país. Lo preocupante es el incremento de la tasa de incidencia de diabetes tipo 2 en adolescentes, la cual ha mostrado un comportamiento ascendente sostenido en la última década².

La **Organización Mundial de la Salud (OMS)** ha declarado que el aumento de la obesidad infantil y las enfermedades no transmisibles asociadas (ENT) socavan el desarrollo social y económico de las naciones. La OMS advierte que un niño obeso tiene altas probabilidades de ser un adulto con discapacidad prematura y muerte temprana³.

El sistema de salud actual en materia pediátrica sigue enfocado preponderantemente en enfermedades infectocontagiosas y esquemas de vacunación, dejando un vacío normativo y operativo en el **tamizaje y detección temprana** de enfermedades metabólicas y degenerativas. No se está diagnosticando a tiempo la resistencia a la insulina ni la hipertensión pediátrica.

La presente iniciativa se sustenta en el **interés superior de la niñez**, principio rector estipulado en el artículo 4o. de nuestra Carta Magna, “Toda persona tiene derecho a la protección de la salud (...) En todas las decisiones y actuaciones del Estado se velará y cumplirá con el principio del interés superior de la niñez, garantizando de manera plena sus derechos. Los niños y las niñas tienen derecho a la satisfacción de sus necesidades de alimentación, salud, educación y sano esparcimiento para su desarrollo integral.”

Convención sobre los Derechos del Niño (Ratificada por México en 1990): **Artículo 24:** Reconoce el derecho del niño al disfrute del más alto nivel posible de salud y a servicios para el tratamiento de las enferme-

dades y la rehabilitación de la salud. Específicamente, el Estado debe adoptar medidas para “combatir las enfermedades y la malnutrición”.

La Suprema Corte de Justicia de la Nación ha establecido criterios firmes sobre la protección reforzada de la salud en menores:

Tesis 1a. LXV/2008: **Derecho a la salud. Su protección en el artículo 4o. constitucional.** Establece que el Estado debe adoptar medidas positivas para garantizar el acceso real a los servicios de salud.

Tesis: 1a./J. 11/2016 (10a.): **Interés superior del menor. Sus alcances en el juicio de amparo.** Obliga a todas las autoridades, incluido el legislativo, a escurrir sus normas para asegurar que maximicen la protección de los derechos de la infancia.

Objeto de la reforma

La propuesta tiene por objeto modificar el artículo 50 de la Ley General de los Derechos de Niñas, Niños y Adolescentes, específicamente en sus fracciones VIII y IX. Se busca transitar de un enfoque curativo a uno **preventivo y de detección oportuna**.

Actualmente, la ley menciona “combatir la desnutrición”, pero es omisa en la obligación explícita de realizar **tamizajes metabólicos** o detecciones de enfermedades crónico-degenerativas que hoy son la verdadera epidemia. Se propone obligar a las autoridades de salud a establecer protocolos de detección temprana (glucosa, presión arterial, perfil lipídico) en poblaciones de riesgo (con sobrepeso u obesidad) desde la infancia.

Con el fin de facilitar el análisis de la presente iniciativa, se presenta el siguiente cuadro comparativo:

Ley General de los Derechos de Niñas, Niños y Adolescentes	
TEXTO VIGENTE	TEXTO PROPUESTO
Artículo 50. Niñas, niños y adolescentes tienen derecho a disfrutar del más alto nivel posible de salud, así como a recibir la prestación de servicios de atención médica gratuita y de calidad de conformidad con la legislación aplicable, con el fin de prevenir, proteger y restaurar su salud. Las autoridades federales, de las entidades federativas, municipales y de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en el ámbito de sus respectivas competencias, en relación con los derechos de niñas, niños y adolescentes, se coordinarán a fin de:	Artículo 50. Niñas, niños y adolescentes tienen derecho a disfrutar del más alto nivel posible de salud, así como a recibir la prestación de servicios de atención médica gratuita y de calidad de conformidad con la legislación aplicable, con el fin de prevenir, proteger y restaurar su salud. Las autoridades federales, de las entidades federativas, municipales y de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en el ámbito de sus respectivas competencias, en relación con los derechos de niñas, niños y adolescentes, se coordinarán a fin de:
I. a VIII. ...	I. a VIII. ...
SIN CORRELATIVO	VIII Bis. Diseñar e implementar programas permanentes de tamizaje, detección temprana y atención integral de enfermedades crónico-degenerativas, incluyendo diabetes mellitus tipo 2, hipertensión arterial y dislipidemias, con especial énfasis en niñas, niños y adolescentes que presenten sobrepeso u obesidad;
XI. a XVIII. ...	XI. a XVIII. ...
...	...
...	...
...	...

Por lo expuesto y fundado, someto a la consideración de esta Honorable Asamblea el siguiente **proyecto de**

Decreto por el que se adiciona una fracción VIII Bis al artículo 50 de la Ley General de los Derechos de Niñas, Niños y Adolescentes, en materia de enfermedades crónico degenerativas

Artículo Único. Se adiciona una fracción VIII Bis al artículo 50 de la Ley General de los Derechos de Niñas, Niños y Adolescentes, para quedar como sigue:

Artículo 50. Niñas, niños y adolescentes tienen derecho a disfrutar del más alto nivel posible de salud, así como a recibir la prestación de servicios de atención médica gratuita y de calidad de conformidad con la legislación aplicable, con el fin de prevenir, proteger y restaurar su salud. Las autoridades federales, de las entidades federativas, municipales y de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en el ámbito de sus respectivas competencias, en relación con los derechos de niñas, niños y adolescentes, se coordinarán a fin de:

I. a VIII. ...

VIII Bis. Diseñar e implementar programas permanentes de tamizaje, detección temprana y atención integral de enfermedades crónico-degenerativas, incluyendo diabetes mellitus tipo 2, hipertensión arterial y dislipidemias, con especial

énfasis en niñas, niños y adolescentes que presenten sobrepeso u obesidad;

XI. a XVIII. ...

...

...

...

Transitorios

Primero. El presente decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

Segundo. La Secretaría de Salud, en coordinación con las autoridades competentes de las entidades federativas, contará con un plazo no mayor a 180 días naturales, contados a partir de la entrada en vigor del presente decreto, para emitir o actualizar las normas oficiales mexicanas y los protocolos clínicos necesarios para la detección temprana de enfermedades crónico-degenerativas en la población menor de 18 años.

Tercero. Las erogaciones que se generen con motivo de la entrada en vigor del presente decreto se cubrirán con cargo al presupuesto aprobado a los ejecutores de gasto responsables para el presente ejercicio fiscal y los subsecuentes, por lo que no se autorizarán recursos adicionales para tales efectos.

Referencias

1 Instituto Nacional de Salud Pública (INSP). (2023). Encuesta Nacional de Salud y Nutrición (Ensanut) Continua 2020-2023. Cuernavaca, México.

2 Instituto Nacional de Estadística y Geografía (Inegi). (2023). Estadísticas de Defunciones Registradas. México.

3 Organización Mundial de la Salud (OMS). (2024). Estrategia mundial sobre régimen alimentario, actividad física y salud: Enfermedades no transmisibles. Ginebra.

Salón de sesiones de la Comisión Permanente,
a 17 de diciembre de 2025.

Diputada María Graciela Gaitán Díaz (rúbrica)

QUE ADICIONA UN ARTÍCULO 20 BIS A LA LEY GENERAL PARA LA INCLUSIÓN DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD, A CARGO DE LA DIPUTADA CELIA ESTHER FONSECA GALICIA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PVEM

La que suscribe, diputada Celia Esther Fonseca Galicia, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México en la LXVI Legislatura de la Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 71, fracción II, y 72 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; así como 6, numeral 1, fracción I; 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración de esta asamblea la presente iniciativa con proyecto de decreto por el que se adiciona un artículo 20 Bis a la Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad, al tenor de la siguiente:

Exposición de Motivos

La sociedad y el Estado mexicanos tienen una enorme deuda pendiente con las personas con discapacidad, empezando por superar la marginación e incluso la invisibilización de las que éstas fueron objeto durante gran parte de la historia.

Las personas con discapacidad se enfrentan todos los días a diversos obstáculos para realizar actividades cotidianas o para ejercer plenamente sus derechos, los cuales, aunque para el resto de las personas pudieran parecer fáciles, representan un reto difícil de superar.

Si bien en las últimas décadas se ha dado un reconocimiento cada vez mayor de la vulnerabilidad y los derechos de las personas con discapacidad, lo cual ha derivado en la creación de leyes y políticas públicas que pretenden garantizar su inclusión, atención y protección, lo cierto es que sus condiciones de vida no han mejorado lo suficiente como para considerar que tienen las mismas posibilidades de desarrollo que las personas que no sufren esta condición.

La Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, fundamentada en la Declaración Universal de los Derechos Humanos y en los Pactos Internacionales de Derechos Humanos, ha reconocido que toda persona tiene los derechos y libertades referidos en esas disposiciones legales internacionales, sin distinción de ninguna índole.

En ese sentido, la Convención se pronuncia por identificar que la discapacidad es un concepto que evoluciona y que resulta de la interacción entre las personas con deficiencias y las barreras debidas a la actitud y al entorno que evitan su participación plena y efectiva en la sociedad, en igualdad de condiciones con las demás personas.

El artículo 1o. de la Convención reconoce que:

“Las personas con discapacidad incluyen a aquellas que tengan deficiencias físicas, mentales, intelectuales o sensoriales a largo plazo que, al interactuar con diversas barreras, puedan impedir su participación plena y efectiva en la sociedad, en igualdad de condiciones con las demás”.¹

Una de las dificultades que enfrentan las personas con discapacidad de manera cotidiana para ejercer plenamente sus derechos es su acceso al transporte; por un lado, porque la mayoría de las unidades y sistemas de transporte urbano en el mundo, especialmente en los países en desarrollo, no permiten que las personas con discapacidad satisfagan sus necesidades de desplazamiento de manera autónoma y, por el otro, porque las personas con discapacidad se ven obligadas a destinar una buena parte de sus ingresos para pagar un medio de transporte que les permita desplazarse de un lugar a otro.

No debe olvidarse que, de acuerdo con el Banco Mundial, el transporte es fundamental para respaldar el crecimiento económico, crear empleo y conectar a las personas con servicios esenciales, como la atención de la salud o la educación.²

La Organización de las Naciones Unidas (ONU) refiere que en el caso de México la movilidad se ha convertido en uno de los temas que las autoridades deben atender de manera prioritaria y aún pendiente de resolver.

La ONU logró incluso identificar que la escasez de transporte impide que muchos habitantes no puedan ir a los centros urbanos o a las áreas que concentran el comercio y las instituciones públicas.

Desde 2020, la movilidad urbana en México se elevó a rango constitucional y es reconocida como un derecho humano, desafortunadamente, las personas con

discapacidad enfrentan mayores dificultades para ejercerlo de manera plena; una de las razones, como ya se señaló, es el costo poco accesible que tiene el servicio de transporte urbano en nuestro país.

El informe “Panorama Laboral en México 2025”, elaborado por la empresa Pluxee, proveedora de vales de despensa, gasolina y otras prestaciones que las empresas otorgan a sus trabajadores, expone que los gastos asociados a los traslados diarios a los centros de trabajo son una carga económica significativa para los empleados, especialmente con la subida de precios de la gasolina. Los trabajadores mexicanos destinan una parte considerable de sus ingresos al transporte hacia sus lugares de empleo. El transporte público significa un gasto mensual promedio de mil 264 pesos, lo que equivale a 15 mil 168 pesos anuales.³

De acuerdo con la proveedora, algunos empleadores están implementando beneficios que ayuden a mitigar estos costos, como el apoyo para transporte, lo cual es una prestación de valor significativo.⁴

Un informe sobre el comportamiento del gasto en transporte de las localidades urbanas y rurales en México en el periodo 2008-2018, publicado por el Instituto Mexicano del Transporte, señaló que en 2018 la entidad con el mayor porcentaje del gasto en transporte en los hogares urbanos fue Nuevo León con 24.78 por ciento de su gasto corriente monetario, mientras que el estado que menor porcentaje de su gasto monetario en transporte tuvo para localidades urbanas fue Guanajuato con el 17.13 por ciento. Por su parte, en el caso de los hogares rurales fue también Nuevo León el de mayor gasto con 23.75 por ciento, mientras que Puebla registró el menor porcentaje con el 14.92 por ciento.⁵

Además de lo anterior, se debe considerar que el ingreso de las personas con discapacidad tiende a ser bajo, debido a barreras laborales que resultan en menor participación en el mercado de trabajo, tasas de desempleo más altas y salarios inferiores en comparación con las personas sin discapacidad. Además, las personas con discapacidad viven en hogares con mayores tasas de pobreza y vulnerabilidad, lo que agrava su situación económica.

Según la Organización de las Naciones Unidas, siete de cada diez personas con discapacidad en el mundo

no trabajan ni buscan empleo. Además, padecen largos periodos de desempleo que conducen a muchas de ellas a la inactividad o a aceptar trabajos en la economía informal. Sus ganancias son inferiores a las de los otros trabajadores, circunstancia que repercute directamente en su poder adquisitivo y su nivel de vida.⁶

Derivado de lo anterior, para facilitar el acceso al transporte de las personas con discapacidad, algunas entidades federativas en el país como la Ciudad de México, estado de México, Durango y Querétaro, por citar algunas, cuentan con programas de acceso gratuito al transporte público masivo a personas con discapacidad, al igual que ocurre con las personas adultas mayores, vía tarjetas especiales para su identificación.

Lamentablemente, lo anterior no sucede todos los estados y municipios, por lo que las dificultades de acceso al transporte público, derivadas de su alto costo, persiste para una buena parte de la población mexicana que vive con alguna discapacidad. En otras palabras, a las personas con discapacidad se les excluye de beneficios para facilitar su acceso al transporte público, como pasa en prácticamente en cualquier actividad social. Facilitar el acceso las personas con discapacidad a la educación, la salud, la justicia y el trabajo es una de las grandes asignaturas pendientes que tenemos como país.

No debemos olvidar que la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad establece lo siguiente en su artículo 9, numeral 1:

“1. A fin de que las personas con discapacidad puedan vivir en forma independiente y participar plenamente en todos los aspectos de la vida, los Estados Partes adoptarán medidas pertinentes para asegurar el acceso de las personas con discapacidad, en igualdad de condiciones con las demás, al entorno físico, el transporte, la información y las comunicaciones, incluidos los sistemas y las tecnologías de la información y las comunicaciones, y a otros servicios e instalaciones abiertos al público o de uso público, tanto en zonas urbanas como rurales.”⁷

Las personas con discapacidad difícilmente tienen acceso a espacios laborales, y cuando los logran obtener es con salarios mínimos o que no alcanzan para cubrir sus necesidades básicas. La asistencia a citas médicas

es otra de las actividades que tienen que realizar las personas con discapacidad utilizando medios de transporte público que en su mayoría resultan onerosos para ellas y sus familias.

La presente iniciativa de ley pretende promover acciones y programas que permitan el acceso gratuito y universal de las personas con discapacidad al servicio de transporte público, como una acción afirmativa en su favor.

Por lo aquí expuesto, someto a consideración de esta honorable asamblea el siguiente proyecto de

Decreto por el que se adiciona un artículo 20 Bis a la Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad

Artículo Único. Se **adiciona** un artículo 20 Bis a la Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad, para quedar como sigue:

Capítulo V

Transporte Público y Comunicaciones

Artículo 20 Bis. El gobierno federal, los gobiernos de las entidades federativas y de los municipios, en el ámbito de sus respectivas competencias, promoverán el diseño e implementación de acciones y programas que permitan el acceso gratuito y universal de las personas con discapacidad al servicio de transporte público.

Transitorios

Primero. El presente decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

Segundo. Las entidades federativas y los municipios contarán con un plazo de 90 días naturales después de la entrada en vigor del presente decreto para adecuar su legislación a fin de darle cumplimiento.

Notas

1 Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, Organización de las Naciones Unidas, sin fecha. Disponible en : <https://www.un.org/esa/socdev/enable/documents/tccconvs.pdf>

2 Véase, *Transporte. Panorama General*, Banco Mundial, sin fecha. Disponible en: <https://www.bancomundial.org/es/topic/transport/overview#:~:text=El%20transporte%20es%20fundamental%20para.estos%20beneficios%20no%20se%20materializan>

3 Véase, Valeria González, *Los mexicanos gastan hasta 24 mil pesos al año en transportarse a la oficina, revela informe*, INFOBAE, 19 de marzo de 2025. Disponible en: <https://www.infobae.com/mexico/2025/03/19/los-mexicanos-gastan-hasta-24-mil-pesos-al-ano-en-transportarse-a-la-oficina-reve-la-informe/#:~:text=Adem%C3%A1s%20de%20su%20tiempo%2C%20los.15%20mil%20168%20pesos%20anuales>

4 Ibídem.

5 Véase, Cruz Gabriela, Hernández Salvador, Torres Guillermo, Arroyo J. Antonio y González J. Alejandro, *Comportamiento del gasto en transporte de las localidades urbanas y rurales en México*, Nota número 193, septiembre-octubre 2021, artículo 1, Instituto Mexicano del Transporte. Disponible en: <https://imt.mx/resumen-boletines.html?IdArticulo=541&IdBoletin=194>

6 Véase, *La difícil realidad laboral de las personas con discapacidad: más paro, menores salarios y “enormes barreras” para trabajar*, Noticias ONU, 1 e junio de 2022. Disponible en: <https://news.un.org/es/story/2022/06/1510192#:~:text=Siete%20de%20cada%20diez%20personas.hombres%20con%20y%20sin%20discapacidad>

7 Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, Organización de las Naciones Unidas, sin fecha. Disponible en : <https://www.un.org/esa/socdev/enable/documents/tccconvs.pdf>

Dado en el Palacio Legislativo de San Lázaro, sede de la Comisión Permanente, a 17 de diciembre de 2025.

Diputada Celia Esther Fonseca Galicia (rúbrica)

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

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

Mesa Directiva

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

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

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

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