

## CONTENIDO

### Iniciativas

- 2** Que reforma el artículo 34 de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, a cargo del diputado Juan Luis Carrillo Soberanis, del Grupo Parlamentario del PVEM
- 5** Que reforma y adiciona el artículo 67 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, para prohibir el aumento indiscriminado de tarifas en el servicio de transporte público que afecte a la economía familiar, a cargo del senador Waldo Fernández González y suscrita por la senadora Judith Díaz Delgado de los Grupos Parlamentarios del PVEM y de Morena
- 13** Que reforma los artículos 4o. y 67 de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, suscrita por la senadora María del Rocío Corona Nakamura, del Grupo Parlamentario del PVEM
- 19** Que adiciona el artículo 52 de la Ley de Migración, suscrita por la senadora María del Rocío Corona Nakamura, del Grupo Parlamentario del PVEM

## Anexo II-3

## Iniciativas

QUE REFORMA EL ARTÍCULO 34 DE LA LEY GENERAL DE ASENTAMIENTOS HUMANOS, ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y DESARROLLO URBANO, A CARGO DEL DIPUTADO JUAN LUIS CARRILLO SOBERANIS, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PVEM

El que suscribe, diputado **Juan Luis Carrillo Sobranis**, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México en la LXVI Legislatura del Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto en los artículos: 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 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 la fracción VII del artículo 34 de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano**, al tenor de la siguiente:

### Exposición de Motivos

En México toda persona tiene derecho al acceso, disposición y saneamiento de agua para consumo personal y doméstico de forma suficiente y salubre. De acuerdo con la Carta Magna, el Estado debe garantizar dicho derecho, así como definir las bases, apoyos y modalidades para el acceso y uso equitativo y sustentable de los recursos hídricos. No obstante, el ejercicio de este derecho es cada vez más obstaculizado por la situación de los recursos hídricos que prevalece en nuestro país.

En la actualidad, México atraviesa una de las mayores crisis hídricas en la historia y existe una cantidad significativa de estados y municipios que tienen escasa cobertura de acceso al agua potable y han presentado crisis por estrés hídrico. De acuerdo con información provista por la Comisión Nacional del Agua (Conagua), en nuestro país 42.11 por ciento de los acuíferos y 13.73 por ciento de las cuencas ya no tiene disponibilidad de agua.<sup>1</sup>

Con la finalidad de hacer frente a la situación que hoy atraviesa el país en materia de acceso al agua es necesario lograr un uso sustentable de la misma, para lo cual se requiere de la pronta implementación de

modelos de abastecimiento equitativo del líquido para así lograr un uso de agua racional, ecológico y adecuado.

En México, la explosión demográfica y el desarrollo de diversas actividades productivas ha ocasionado que los límites potenciales de sus recursos hidráulicos, tanto de fuentes superficiales como subterráneas, no sean considerados, por lo que el empleo de estos se ha hecho sin tomar en cuenta un manejo eficiente.

Aunado a ello, tanto la población como la industria han comenzado a ejercer mayor presión sobre las reservas de agua en el país, a tal grado que los volúmenes demandados son mayores que los suministrados.

Dicha situación no sólo ha provocado problemas de escasez de agua superficial en varias regiones de México, sino que también ha generado una mayor competencia por el recurso, no sólo al interior de una cuenca entre los diversos usuarios y dentro de un mismo sector económico, sino también dentro de una misma región y entre diversas regiones o entidades federativas e incluso con Estados Unidos.<sup>2</sup>

La baja disponibilidad de agua superficial ha obligado a la población a extraer el agua subterránea sin una previa planeación sobre el manejo de este recurso. Esta cuestión, a su vez, ha ocasionado la sobreexplotación de diversos acuíferos al grado de representar una amenaza para el desarrollo de las regiones que dependen del agua del subsuelo para desempeñar diversas actividades económicas y para abastecerse de agua potable.<sup>3</sup>

En México, un alto porcentaje del agua destinada para uso humano es extraída directamente de los acuíferos, muchos de los cuales se están quedando sin disponibilidad del vital líquido.

Por lo demás, es preciso señalar que México cuenta con una extensión superficial de aproximadamente 2 millones de kilómetros cuadrados, de la cual cerca de 50 por ciento se compone por terrenos montañosos y el restante corresponde a terrenos de topografía plana, en donde no sólo se concentra la mayor parte de la población, sino que también se desarrollan buena parte de las actividades económicas, situación que exige contar con recursos hidrológicos. No obstante, la distribución del agua en el territorio nacional es irregular,

debido tanto a la gran diversidad fisiográfica y climática,<sup>4</sup> como a la falta de infraestructura.

La falta de infraestructura en materia de agua ha ocasionado que la distribución del líquido sea poco equitativa. A escala nacional se estima que entre 12.5 y 15 millones de habitantes no tienen acceso al agua. Por otra parte, entre los que sí tienen acceso al vital líquido, casi el 30 por ciento no la recibe con la cantidad ni la calidad suficiente.<sup>5</sup>

Otro aspecto que atañe a la crisis del agua es el nivel de estrés hídrico, el cual en México es considerado como ‘alto’; esto significa que cada año se extrae una media de 40 por ciento del agua disponible para su uso.

Ahora bien, respecto a la precipitación pluvial, “en México se presenta un promedio anual de 780 mm, que corresponde a un volumen de mil 532 millones de metros cúbicos. En la zona norte y en el altiplano (a los cuales corresponde 52 por ciento del territorio) la media anual es inferior a 500 mm, y en sólo una porción del sureste (7 por ciento del territorio) la precipitación alcanza valores superiores a 2,000 mm anuales. De tal forma, la distribución orográfica y climática originan, en gran medida, que la mayor parte del territorio sea de zonas semiáridas”.<sup>6</sup>

En ese sentido, se considera que 50 por ciento del escurrimiento anual total se concentra en los ríos más caudalosos ubicados en el sureste del país, cuya región hidrológica comprende sólo el 20 por ciento de la superficie total del territorio. De este modo, el agua se encuentra disponible en escurrimientos superficiales, cuyo volumen promedio se estima en 410 mil 164 millones de metros cúbicos anuales. Estos escurrimientos se distribuyen en 320 cuencas hidrológicas.

Para aprovechar sus recursos hídricos, México cuenta con un sistema de obras hidráulicas para almacenamiento de 125 mil millones de metros cúbicos; mientras, los lagos y las lagunas tienen una capacidad de almacenamiento de 14 mil millones de metros cúbicos que, en su conjunto, corresponden a 34 por ciento del escurrimiento anual. Asimismo, de la capacidad total de almacenamiento de agua en presas, 33 por ciento se utiliza para el riego de regiones semiáridas del norte y 37 por ciento se usa para la generación de energía eléctrica en el sur del país y el resto para otros usos.<sup>7</sup>

No obstante, a pesar de que se cuenta con un sistema importante de obras hidráulicas, las técnicas de manejo del líquido son, en buena parte, obsoletas. Lo anterior debido a que la infraestructura hidráulica muestra un alto grado de deterioro. En este contexto, resulta por demás necesario la activación de una serie de políticas públicas que garanticen un manejo integral y sustentable del agua.

A través del ordenamiento territorial y la planeación urbana se pueden llevar a cabo esfuerzos para la transformación de nuestras ciudades en ciudades esponja, lo cual es una solución urbanística para que la naturaleza, los impactos climáticos y las estructuras urbanas puedan coexistir de forma más armónica.

Una ciudad esponja es un concepto de ciudad sensible al agua, que se refiere a una situación en la que tiene la capacidad de retener, limpiar e infiltrar el agua utilizando soluciones basadas en la naturaleza, según lo define un artículo sobre el tema publicado por el Observatorio de Innovación para Ciudades Sostenibles (OICS), una plataforma virtual para mapear y difundir contenidos y soluciones urbanas innovadoras en sostenibilidad que cuenta con el apoyo del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (Pnuma).<sup>8</sup>

Un artículo publicado en la revista científica *Elsevier*, titulado “Aplicación de medidas basadas en la naturaleza en la iniciativa china de ciudades esponja”, destaca que las medidas que convierten a un sitio en una ciudad esponja son:

- Creación de zonas verdes para que el agua escape, como humedales y parques inundables.
- Reconstrucción de las riberas de los ríos con la retirada del hormigón y la implantación de bosques de ribera o zonas verdes.
- Implementación de “jardines de lluvia”, zonas verdes diseminadas por las ciudades que reducen la escorrentía superficial y la escorrentía máxima.
- Creación de los llamados “tejados verdes”, que reducen el índice de precipitaciones sobre el suelo.
- Utilización de tecnologías como el pavimento permeable, que minimiza la fragmentación, el agrietamiento y el asentamiento desigual de las partes as-

faltadas o de hormigón, ya que también absorbe el agua.<sup>9</sup>

Lo anterior ya ha sido implementado en ciudades de todo el mundo, como es el caso de Jinhua y Shanghai, en China; Nueva York, en Estados Unidos; Berlín, en Alemania; y Copenhague, en Dinamarca, por citar solo algunas. Es importante fomentar la adopción de las medidas señaladas en las ciudades de América Latina, pues no puede olvidarse que el 80 por ciento de la población en la región vive en centros urbanos.

La falta de suelo permeable se ha convertido en un problema serio en nuestras ciudades, por ejemplo, en la capital del país un estudio reciente de la Secretaría de Medio Ambiente local señala que el sellamiento con asfalto impide la recarga del sistema acuífero, propicia el hundimiento del suelo y aumenta los escurrimientos torrenciales. Ese mismo estudio señala que cuatro de las alcaldías centrales, es decir, aquellas con menos áreas verdes, tienen únicamente de 7 a 10 por ciento de territorio permeable, mientras que las demarcaciones con mayor superficie de suelo de conservación tienen de 71 a 95 por ciento de potencial de infiltración.<sup>10</sup>

En este contexto, propongo una modificación a la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano para hacer de interés metropolitano la gestión integral y sostenible del agua, la retención y limpieza de aguas pluviales, así como la recarga de acuíferos y aguas subterráneas; para mejor entendimiento de lo aquí planteado se presenta el siguiente cuadro comparativo:

TEXTO VIGENTE	PROPUESTA DE MODIFICACIÓN
<b>Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano</b>	
<b>Artículo 34.</b> Son de interés metropolitano:	<b>Artículo 34.</b> Son de interés metropolitano:
I. a VI. (...)	I. a VI. (...)
VII. La gestión integral del agua y los recursos hidráulicos, incluyendo el agua potable, el drenaje, saneamiento, tratamiento de aguas residuales, recuperación de cuencas hidrográficas y aprovechamiento, de aguas pluviales;	VII. La gestión integral y sostenible del agua y los recursos hidráulicos, incluyendo el agua potable, el drenaje, saneamiento, tratamiento de aguas residuales, recuperación de cuencas hidrográficas, aprovechamiento, retención y limpieza de aguas pluviales, así como la recarga de acuíferos y aguas subterráneas;
VIII. a XIV. (...)	VIII. a XIV. (...)

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

## Decreto por el que se reforma la fracción VII del artículo 34 de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano

**Artículo Único.** Se reforma la fracción VII del artículo 34 de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, para quedar como sigue:

**Artículo 34.** Son de interés metropolitano:

I. a VI. (...)

VII. La gestión integral y **sostenible** del agua y los recursos hidráulicos, incluyendo el agua potable, el drenaje, saneamiento, tratamiento de aguas residuales, recuperación de cuencas hidrográficas, aprovechamiento, **retención y limpieza** de aguas pluviales, **así como la recarga de acuíferos y aguas subterráneas**;

VIII. a XIV. (...)

### Transitorio

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

### Notas

1 [1] Véase, “Aguas subterráneas. Disponibilidad por acuíferos”, CONAGUA. Consultado el 06 de enero de 2025. Disponible en: [https://sigagis.conagua.gob.mx/gas1/sections/Disponibilidad\\_Acuiferos.html](https://sigagis.conagua.gob.mx/gas1/sections/Disponibilidad_Acuiferos.html)

2 [1] Quintero Soto, María Luisa y Reyes Martínez, Amelia, “Problemática del agua en los distritos de riego por bombeo del estado de Sonora”. Revista Digital Universitaria, 10 de agosto de 2009, Vol. 10, No. 8. Disponible en: <http://www.revista.unam.mx/vol.10/num8/art51/int51.htm>

3 Ibidem

4 Ibidem

5 [1] Véase, “Sin acceso al agua potable 10 por ciento de los mexicanos”, Boletín UNAM-DGCS-194, 22 de marzo de 2019. Disponible en: <https://www.dgcs.unam.mx/boletin/bdbole->

tin/2019\_194.html#:~:text=Aproximadamente%2010%20por%20ciento%20de,de%20Investigaciones%20Sociales%20(IIS)%20de

6 [1] Quintero Soto, María Luisa y Reyes Martínez, Amelia, “Problemática del agua en los distritos de riego por bombeo del estado de Sonora”, op. cit. Disponible en: <http://www.revista.unam.mx/vol.10/num8/art51/int51.htm>

7 Ibidem

8 [1] Véase, “¿Qué es una ciudad esponja y cómo ayuda frente a las inundaciones?”, National Geographic, 27 de mayo de 2024. Disponible en: <https://www.nationalgeographic.com/medio-ambiente/2024/05/que-es-una-ciudad-esponja-y-como-ayuda-frente-a-las-inundaciones>

9 Ibidem

10 [1] Véase, Sosa, Iván, “Dificultan 4 alcaldías la recarga del acuífero”, Reforma, 05 de enero de 2025.

Salón de sesiones de la Comisión Permanente del Congreso de la Unión, a 8 de enero de 2025.

Diputado Juan Luis Carrillo Soberanis (rúbrica)

QUE REFORMA Y ADICIONA EL ARTÍCULO 67 DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL, PARA PROHIBIR EL AUMENTO INDISCRIMINADO DE TARIFAS EN EL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO QUE AFECTE A LA ECONOMÍA FAMILIAR, A CARGO DEL SENADOR WALDO FERNÁNDEZ GONZÁLEZ Y SUSCRITA POR LA SENADORA JUDITH DÍAZ DELGADO DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS DEL PVEM Y DE MORENA

Quienes suscriben, senador Waldo Fernández González, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecológico de México, y de la senadora Judith Díaz Delgado, integrante del Grupo Parlamentario del Movimiento de Regeneración Nacional, en la LXVI Legislatura del honorable Congreso de la Unión, de

conformidad con lo establecido en los artículos 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; y en los artículos 55 y 56 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, sometemos a consideración de esta honorable asamblea iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforma y adiciona el artículo 67 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, para prohibir el aumento indiscriminado de tarifas en el servicio de transporte público que afecte a la economía familiar, en atención de la siguiente

### Exposición de Motivos

El pasado 3 de enero de 2025, la Junta de Gobierno del Instituto de Movilidad y Accesibilidad de Nuevo León se reunió a la décima quinta sesión ordinaria para discutir la regulación de tarifas del transporte público. En la sesión referida se propuso el aumento de la tarifa a \$17 pesos de manera gradual, aumentando 10 centavos mensuales hasta agosto del próximo año, aprobándose el proyecto por mayoría de votos con 16 a favor y 5 en contra. (Véase tabla 1).

La aprobación del aumento gradual en la tarifa de rutas urbanas hasta llegar a los 17 pesos, es un duro golpe para los y las trabajadores de Nuevo León, sobre todo frente a malas condiciones del servicio público y los escándalos públicos de enriquecimiento de funcionarios públicos estatales, que se han convertido en una burla para los ciudadanos del estado de Nuevo León.

En los últimos 20 años, las distintas soluciones propuestas por las administraciones estatales para resolver la crisis de movilidad han fracasado por conflictos de interés, decisiones ineficaces y una falta de visión estratégica para atender las necesidades reales de los usuarios. Primero se le entregó el sistema de transporte a los sindicatos, y fracasó, después se les quitó y se otorgó a empresarios, y volvió a fracasar. Ahora, el gobierno de Samuel Alejandro García Sepúlveda intentó centralizarlo y hacerlo él mismo, pero nuevamente es un fracaso evidente.

En una entidad industrial, donde la clase gobernante ha cedido la solución de la movilidad en la compra de unidades chinas, que además de tener altos costos, el mantenimiento es difícil por la falta de refacciones. Una propuesta que, a los ojos de la población, es una

falta de respeto a nuestra historia y cultura empresarial. En ese sentido, consideramos que cualquier solución para la movilidad en Nuevo León debe de pasar, primero, por buscar proveedores locales, no solo para la venta de los camiones, sino también para garantizar su mantenimiento; además de generar un plan integral que supere visiones limitadas a los gobiernos estatales en turno.

Es imprescindible que los empresarios del ramo, auspiciados por el gobierno del estado, se encarguen de la operación del sistema. Estamos convencidos que la sociedad demanda soluciones integrales, de la mano con la sociedad y el sector empresarial para lograr acuerdos de largo plazo.

**Tabla 1. Tarifa del transporte público en el estado de Nuevo León**

	2024	2025	Incremento
Costo Boleto por persona	\$15 pesos	\$17 pesos	13.33%

**Fuente:** Elaboración propia con datos del Junta de Gobierno del Instituto de Movilidad y Accesibilidad.

Ahora bien, la población de Nuevo León ha sido objeto de un constante engaño en los últimos años, mediante promesas vacías por parte de gobernadores que, de manera infructuosa, se han comprometido a abordar las crisis de movilidad y a mejorar el transporte público. No obstante, la realidad evidencia un panorama opuesto: el incremento de las tarifas contrasta con el deterioro progresivo en la calidad del servicio.

La zona metropolitana de Monterrey enfrenta una crisis de movilidad que se ha prolongado durante varios años, bajo administraciones encabezadas por los partidos políticos Movimiento Ciudadano, Partido Revolucionario Institucional y Partido Acción Nacional. Esta situación ha impactado de manera significativa a la clase trabajadora de la entidad.

En el año 2022, en un análisis realizado por *INRIX Global Traffic Scorecard*,<sup>1</sup> la ciudad de Monterrey se encontraba en el lugar 11 de las ciudades con mayor congestión de tráfico en el mundo, con un 66% de incremento de tráfico a comparación del año 2021.

Por lo tanto, resulta profundamente injusto que los ciudadanos de Nuevo León deban asumir las consecuencias de los errores cometidos por gobiernos que han demostrado una alarmante falta de conciencia e indiferencia frente al deficiente sistema de movilidad existente. Esta problemática afecta de manera directa la calidad de vida y vulnera los derechos fundamentales de la comunidad neoleonesa.

En este contexto, resulta oportuno destacar los siguientes datos, que permiten dimensionar la gravedad de la problemática que enfrentamos:

– El **salario mínimo general** diario en el año **2025** son **\$278.80 pesos**.<sup>2</sup>

– El precio máximo de una **canasta básica** son **\$910 pesos** en razón del Paquete contra la Inflación y la Carestía (PACIC) 2024-2025 firmado por la presidenta Claudia Sheinbaum, en compañía de su gabinete y empresarios.<sup>3</sup>

– La tarifa de **transporte público en Nuevo León** se aumentará a **\$17 pesos**.

– **Monterrey** actualmente es considerada la **ciudad más cara para vivir** en México.<sup>4</sup>

De lo anterior se deduce que, en el año 2025, una persona necesitará destinar el equivalente a **3.26 días de trabajo, sin incurrir en ningún otro gasto**, para poder adquirir **una canasta básica**, lo que representa prácticamente la mitad de una semana laboral.

Además, es un hecho innegable que, en la zona metropolitana de Monterrey, resulta indispensable realizar múltiples traslados utilizando diversos medios de transporte para llegar a los lugares de trabajo o estudio.

En la encuesta de “Así Vamos 2023”, se estableció que un 25.3 por ciento de las personas que utilizan transporte público informaron haber realizado algún transbordo para llegar a su destino final.<sup>5</sup>

Por lo tanto, el incrementar en un **13.33 por ciento** la tarifa de los viajes, afecta de manera exponencial a todos los usuarios de estos medios de transporte.

Asimismo, el gobierno de Nuevo León no ha llevado a cabo los estudios de impacto necesarios ni ha reali-

zando las consultas ciudadanas correspondientes. Mucho menos ha desarrollado un análisis socioeconómico que contemple la realidad económica que enfrenta la comunidad de esta ciudad.

Ahora bien, como podremos observar en los próximos meses, **una persona** que realiza dos viajes de lunes a viernes para ir al lugar del destino y posteriormente regresar a su hogar aproximadamente se estaría gastando en el transporte público **\$34 pesos diarios, \$170 pesos semanales, \$680 pesos mensuales y \$8,160 pesos al año.**

En este sentido, al incrementar de esta manera las tarifas del transporte público, corremos el riesgo de estar privando a un gran número de personas, especialmente a aquellas en situación de vulnerabilidad de su derecho a la movilidad garantizado por la constitución federal y local.

Además, este incremento podría afectar otros derechos estrechamente vinculados con el derecho a la movilidad, tales como el derecho a la educación, al trabajo, a la salud, a la seguridad y a la igualdad, entre otros, ya que una movilidad limitada o inaccesible puede obstaculizar el ejercicio pleno de estos derechos.

En otro orden de ideas, una iniciativa ciudadana encabezada por el Consejo Cívico, en colaboración con un grupo de organizaciones civiles locales, cámaras empresariales y universidades, han llevado a cabo encuestas anuales a la población para recabar su opinión sobre diversos temas de interés público.

Regresando al caso de Nuevo León, en el año 2023 se publicó “*Así Vamos 2023 Encuesta de Percepción Ciudadana*”<sup>6</sup> mediante el cual se recopilaban los siguientes datos en relación con el servicio del transporte público:

- El 48.5 por ciento de los encuestados manifiestan que las unidades de transporte público que utilizan no están climatizadas.
- El 49.8 por ciento de los encuestados señalaron que el transporte era ruidoso y/o escandaloso.
- El 43.2 por ciento de los encuestados señalaron que los asientos estaban dañados o sucios.

– El 44.6 por ciento de los encuestados no viajan regularmente sentados.

– El 50.6 por ciento de los encuestados señalaron que había grafiti y rayones.

– El 38.6 por ciento de los encuestados señalaron que las puertas y/o ventanas no cerraban adecuadamente.

– El 27.9 por ciento de los encuestados no se sienten seguros viajando en el transporte público.

– El 31.3 por ciento de los encuestados no saben dónde consultar una ruta en donde normalmente no visitan.

– El 17.1 por ciento de los encuestados señalaron que había goteras en época de lluvia.

– El 22.6 por ciento de los encuestados señalaron que había vidrios rotos.

– El 30.5 por ciento de los encuestados señalaron que había aparatos validadores de tarjeta dañados o inexistentes.

– El 37.5 por ciento de los encuestados señalaron que el transporte público echa humo contaminante.

– El 37.6 por ciento de los encuestados señalaron que el timbre estaba dañado o inexistente.

Según los resultados de dicha encuesta, Nuevo León obtuvo una puntuación de 6.9 en cuanto a la satisfacción con el transporte público (siendo 1 la puntuación más baja, es decir, la peor, y 10 la más alta, es decir, la mejor). Por su parte, el municipio de Monterrey recibió una calificación de 6.5.

Como podemos observar, es incongruente que el gobierno exija aun más dinero del bolsillo de los ciudadanos a pesar de que Nuevo León es uno de los estados con mayor presupuesto y aun así la población tenga que desplazarse en servicios de transporte público que se encuentran en condiciones deplorables.

En este sentido, el gasto aprobado para 2023 y que, por la figura de reconducción, aplica para los ejercicios fiscales de 2024 y 2025 es de 140 mil 037.0 mi-

lones de pesos. Para la función de “Transporte” el monto aprobado para los tres ejercicios fiscales mencionados es de 8 mil 887.2 millones de pesos. Así, para el año 2024, de acuerdo con el último informe trimestral disponible,<sup>7</sup> se registró un gasto total modificado de 171 mil 348.1 millones de pesos, esto es 31 mil 311.1 millones de pesos más, igual a 22.4 por ciento, que lo aprobado por reconducción.

De manera que para la función de “Transporte” el gasto modificado al tercer trimestre del ejercicio fiscal ascendió a 14 mil 406.5 millones de pesos, lo que representa un incremento de 5 mil 519.2 millones de pesos, igual a 62.1 por ciento más que el gasto aprobado.

En consecuencia, a pesar de que se ha aprobado un incremento en el presupuesto destinado al transporte público, la calidad y eficiencia de este servicio siguen siendo insuficientes y no responden adecuadamente a las necesidades de la población. Este hecho pone en evidencia la falta de resultados tangibles en la mejora del sistema de transporte, lo cual sigue afectando la movilidad de los ciudadanos.

Tanto este gobierno como los anteriores no han logrado justificar el incremento en los costos y el desmesurado precio de la tarifa del transporte. Si bien es cierto que la tarifa no se ha actualizado oficialmente en años, no menos cierto es que siempre ha sido considerada elevada en comparación con otras ciudades y entidades.

Un ejemplo claro de un gobierno que ha logrado un transporte público eficiente es el de la Ciudad de México, donde los últimos tres mandatarios han pertenecido al partido político Morena.

En un estudio realizado por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (Inegi), se recabaron los siguientes datos en el mes de octubre de 2024 relacionados a estadísticas de transporte urbano:<sup>8</sup>

*“En octubre de 2024, los sistemas de transporte urbano de la Zona Metropolitana del Valle de México prestaron servicio a 189.0 millones de pasajeras y pasajeros, cifra 8. 2 por ciento mayor que la del mes previo. La distancia cubierta por estos sistemas de transporte fue de 30. 8 millones de kilómetros, lo que implicó un aumento de 5. 1 por ciento con respecto a septiembre de este año.”*

*“Durante octubre pasado, en la ciudad de Monterrey se transportaron 12. 8 millones de pasajeras y pasajeros, cantidad que representó un alza mensual de 2. 5 por ciento. La distancia recorrida fue de 2. 7 millones de kilómetros: incrementó 2. 5 por ciento a tasa mensual.”*

Esto quiere decir que los ciudadanos del área metropolitana de Monterrey enfrentan una tarifa más alta que la de la zona metropolitana del Valle de México, a pesar de que recorren una menor distancia diaria (Tabla 2).

**Tabla 2. Comparación de transporte público entre las zonas metropolitanas de Ciudad de México y Monterrey**

Ubicación	Pasajeras y pasajeros	Distancia recorrida	Tarifa máxima de autobús
Zona metropolitana del Valle de México	189.0 millones	30.8 millones de kilómetros	\$8.00 pesos
Zona metropolitana de Monterrey	12.8 millones	2.7 millones de kilómetros	\$15.00 pesos (incrementará a \$17.00 pesos)

Fuente: Ídem.

Si comparamos las tarifas impuestas en la Ciudad de México, que cuenta con un mayor número de rutas y un mejor servicio, es actualmente **52.94 por ciento<sup>9</sup>** más barato que el de la zona metropolitana de Nuevo León, considerando la nueva tarifa. (Tabla 3).

**Tabla 3. Tarifas autorizadas en transporte público en la Ciudad de México.**

**TARIFAS AUTORIZADAS TRANSPORTE PÚBLICO**

Recuerda que los transportes de la Red de Movilidad Integrada mantienen su tarifa

Si observas irregularidades, repórtalo en @VigimovCDMX

¿Quieres del servicio, repórtalo a: @LUGEMOVI w/VigimovCDMX

SECRETARÍA DE MOVILIDAD

Fuente: “Tarifas Autorizadas Transporte Público”, Secretaría de Movilidad, Gobierno de la Ciudad de México.

Los ciudadanos de Nuevo León no están dispuestos a pagar por la incompetencia de diversas administraciones que han sumido a la población en una situación de vulnerabilidad, afectando de manera particular a la clase trabajadora y sus familias, que dependen del sistema de transporte no solo para acudir a sus fuentes de trabajo, sino para realizar sus trámites ante el gobierno, esparcimiento y transporte escolar.

Las personas que diariamente se separan de sus familias para cumplir con sus responsabilidades laborales y contribuir al desarrollo de Nuevo León están siendo objeto de un trato insensible, riguroso y desconsiderado. A pesar de su esfuerzo constante por garantizar el sustento básico de sus hogares, se ven obligados a destinar recursos desproporcionados en traslados, utilizando sistemas de transporte de baja calidad.

Cabe señalar, que la Organización de las Naciones Unidas ha recomendado en los últimos años una agenda para el desarrollo sostenible y un cambio en el paradigma de la planificación urbana hacia un concepto de movilidad sustentable.

Así, uno de los criterios de la declaración “El Futuro que Queremos” adoptada en 2012 en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Desarrollo Sostenible o Río+20<sup>10</sup> fue la de **reconocer la importancia de la circulación eficiente de personas y del acceso a sistemas de transporte ambientalmente racionales, seguros y asequibles** como medios de mejorar la equidad social, la salud, la resiliencia de las ciudades, los vínculos entre las zonas urbanas y las rurales y la productividad de las zonas rurales.

Además de lo anterior, el Departamento de Asuntos Económicos y Sociales de las Naciones Unidas señaló que en un informe sobre el transporte sostenible presentado en la sede de la ONU en Nueva York por un Grupo Asesor se estableció lo siguiente:<sup>12</sup>

*“La Agenda 2030 plantea que todas las personas deben tener acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles. Y esto incluye la seguridad vial, principalmente mediante la ampliación del transporte público”, dijo el directivo sueco.*

*Lundstedt aclaró que el concepto de transporte sostenible de ninguna manera implica que haya menos*

*transporte, ya que éste es esencial para el bienestar del ser humano porque impulsa el crecimiento económico, crea oportunidades de trabajo y reduce la pobreza y el hambre.*

*Pero para hacer la transición hacia el transporte sostenible, explicó, se requieren innovaciones audaces y el establecimiento de alianzas entre los Gobiernos, la sociedad civil y el sector privado. ...”*

Asimismo, es importante señalar por lo que se refiere a nuestro sistema jurídico, que en el artículo 4, párrafo 20, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos se establece que toda persona tiene **derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.**

En el mismo sentido, conforme al artículo 1 de la Constitución, que dispone los principios de universalidad, interdependencia, indivisibilidad y progresividad, la movilidad está íntimamente vinculada con derechos como la libertad, la igualdad, la salud, el medio ambiente, la seguridad, la inclusión y la educación, entre otros.

Además, la Constitución en su artículo 73 establece que el Gobierno Federal, las entidades federativas y los municipios deben concurrir en el ámbito de sus respectivas competencias para expedir leyes en materia de movilidad y seguridad vial.

Por otra parte, en el artículo 115 de la Constitución se establece que los municipios tienen la facultad de formular, aprobar y administrar los planes en materia de movilidad y seguridad vial. En este mismo artículo se establece que la Federación, las entidades federativas y los municipios deben planear y regular de manera conjunta y coordinada el desarrollo de centros donde más de una entidad federativa forme o tienda a formar una continuidad demográfica.

Ahora bien, el artículo 67, fracción XII de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial dispone que corresponde a las entidades federativas establecer **con base en los estudios correspondientes**, las tarifas del servicio público de transporte de pasajeros, así como los servicios auxiliares.

Situación que en el caso que se plantea en el presente punto de acuerdo no aconteció, puesto que los estudios

realizados fueron insuficientes para decretar el aumento en la tarifa del transporte público en Nuevo León.

Por otra parte, en la ley en comento, en su artículo 1, se garantiza el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

Adicionalmente, en la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Nuevo León, en su artículo 19, establece el derecho de todas las personas a una buena administración pública de carácter receptiva, eficaz y eficiente y a recibir los servicios públicos de conformidad con los principios de generalidad, uniformidad, regularidad, calidad y uso de las tecnologías de la información y de la comunicación; así como a vivir en un ambiente libre de corrupción.

Asimismo, se dispone en dicho artículo que el estado y los municipios, tendrán como prioridad el desarrollo de herramientas tecnológicas relacionadas con la seguridad, desarrollo urbano, movilidad, vías públicas, energías renovables, medio ambiente, salud, educación y cultura.

Además, en el artículo 49 de la Constitución local se establece que todas las personas tienen derecho a la movilidad y a un transporte público de calidad, digno, eficiente, accesible incluso y con altos niveles de cobertura territorial. **Dispone la obligación para el estado de adoptar las medidas necesarias para garantizar el ejercicio de este derecho mediante la conformación e implementación de un sistema integral de movilidad enfocado en favorecer al usuario,** con pleno respeto de los derechos de las personas en situación de vulnerabilidad, y generando los estímulos necesarios para incrementar la oferta y demanda de este servicio.

En conclusión, la movilidad constituye un derecho que corresponde a todas las personas con el fin de asegurar el acceso a un sistema integral de transporte que facilite el desplazamiento de los ciudadanos, así como el transporte de bienes y mercancías

En este sentido, el objetivo de este derecho es el siguiente:

I. La integridad física y la prevención de lesiones de todas las personas usuarias de las calles y de los sis-

temas de transporte, en especial de las más vulnerables;

**II. La accesibilidad de todas las personas, en igualdad de condiciones, con dignidad y autonomía a las calles y a los sistemas de transporte; priorizando a los grupos en situación de vulnerabilidad;**

**III. La movilidad eficiente de personas, bienes y mercancías;**

IV. La preservación y restauración del equilibrio ecológico ante los efectos del cambio climático;

**V. La calidad de los servicios de transporte y de la infraestructura vial;**

**VI. Eliminar factores de exclusión o discriminación al usar los sistemas de movilidad, para que todas las personas gocen y ejerzan sus derechos en igualdad de condiciones;**

**VII. La igualdad de oportunidades en el uso de los sistemas de movilidad;**

VIII. Dotar a todas las localidades del país con acceso a camino pavimentado a una distancia no mayor de dos kilómetros;

IX. Promover el máximo grado de autonomía de las personas en sus traslados y el uso de los servicios, y

X. Promover en aquellos municipios con territorio insular los sistemas, rutas y modalidades que faciliten el acceso y la movilidad de las personas entre el territorio insular y continental.

Por tal motivo, para garantizar el cumplimiento de las finalidades del derecho a la movilidad, es responsabilidad del Estado que, al establecer el sistema integral de transporte, se minimicen los impactos negativos en la calidad de vida de las personas, en la sociedad y en el medio ambiente, velando por satisfacer las necesidades actuales sin comprometer los derechos de la comunidad.

En este contexto, el aumento de la tarifa vulnera la accesibilidad a los medios de transporte por el costo ele-

vado de estos, especialmente para aquellos individuos que se encuentran en situación de vulnerabilidad

Lo expuesto se basa en el hecho de que, en Monterrey las personas dependen del transporte para desplazarse a otros lugares, como escuelas, centros de trabajo y servicios de salud, entre otros ya que la movilidad en medios de transporte es un componente clave de la vida diaria de esta ciudad.

Por tal motivo, en un estado como Nuevo León, que se distingue por su significativo desarrollo industrial y su rol fundamental en la economía nacional, la presencia de este tipo de problemas constituye una situación de gran gravedad.

La importancia de esta entidad en el contexto económico del país, así como su liderazgo en diversos sectores productivos, hace que la falta de soluciones adecuadas a cuestiones esenciales como la movilidad, afecte no solo la calidad de vida de sus habitantes, sino también al desarrollo económico y social de la región y del país en su conjunto.

Este tipo de medidas puede agravar la desigualdad social y dificultar el acceso de la población a servicios esenciales, como el transporte público, que resulta indispensable para su movilidad, su acceso al trabajo, a la educación, a la salud y a otros derechos fundamentales. Por lo tanto, se solicita que se busquen soluciones alternativas y más equitativas que garanticen un acceso accesible y eficiente al transporte para todos los habitantes de la entidad.

En representación de las familias del estado de Nuevo León y de los trabajadores de la zona metropolitana de Monterrey, hacemos un llamado urgente para que se atienda de manera inmediata este asunto, en coordinación con las autoridades federales y municipales. Es fundamental garantizar que el derecho a la movilidad de los ciudadanos de Nuevo León no sea vulnerado, asegurando que este derecho sea plenamente accesible, eficiente y acorde a las necesidades de la población.

Finalmente, y en atención a las organizaciones civiles que impulsan una agenda de movilidad basada en los derechos humanos en el estado de Nuevo León, también solicitamos un informe detallado del estatus y presupuesto destinado del proyecto del corredor ferro-

viario García–Aeropuerto Internacional de Monterrey, en el estado de Nuevo León, consideramos un proyecto de gran envergadura para el futuro de la movilidad en la región metropolitana, y que se tiene que ser considerado dentro de un programa de largo plazo de soluciones reales para proteger la economía familiar y de transporte en la entidad.

Lo que sucede en Nuevo León, no es distinto del resto del país. De acuerdo, a la Encuesta Nacional de Ingresos y Gastos de los Hogares Estacional (ENIGH E) 2022 del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (Inegi), el 20.5 por ciento de los gastos de los hogares mexicanos se destinan a transporte y comunicaciones. La iniciativa que presentamos representa la base de la economía de millones de mexicanos que depende de un transporte público que en la mayoría de los estados, la determinación de la tarifa impacta directamente sobre la economía familiar, con unidades que en su mayoría tiene un alto grado de deterioro, es obligación del Congreso de la Unión abordar este tema de movilidad, con la mayor responsabilidad posible.

Para la ENIGH de 2022, el gasto corriente promedio fue de 53 520 pesos. Este se integró por el gasto corriente monetario promedio trimestral por hogar, con 40 906 pesos y por el gasto corriente no monetario, con 12 613 pesos. El gasto corriente monetario promedio trimestral en el rubro de alimentos, bebidas y tabaco fue de 14 167 pesos trimestrales (34.6 por ciento). Siguieron transporte y comunicaciones, con 8 377 pesos (20.5 por ciento); gastos de vivienda y servicios, con 3 741 pesos (9.1 por ciento) y gastos en cuidados personales, con 3 323 pesos.

Por lo anteriormente expuesto, como legisladores del estado de Nuevo León, y en defensa de la economía familiar de la clase trabajadora del país, personas de la tercera edad y discapacitados, es necesario establecer lineamientos a los estados y a los concesionarios del transpo e público para que antes de incrementar las tarifas de servicios de transporte público, se priorice en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, la calidad de las unidades y el servicio de transporte público:

A) Se prohíbe el incremento de tarifas abruptas y por encima de la inflación en el sector de transporte de pasajeros.

B) Se establece la figura de incrementos graduales de las tarifas de transporte público a lo largo del año para proteger la economía familiar y de los trabajadores, las tarifas se ajustarán a partir del tercer mes de cada año.

C) Se establece la obligación a las entidades federativas que todo procedimiento de revisión de tarifas del servicio público de transporte de pasajeros, inicia con la inspección física a todas las unidades del transporte público, para verificar el cumplimiento de las normas en materia de condiciones óptimas de tránsito; limpieza; equipo de calefacción y de enfriamiento adecuado para climas extremos, especificaciones técnicas y antropométricas, que garanticen a la accesibilidad de las personas de la tercera edad y/o con alguna discapacidad.

D) Especificar claramente los estudios técnicos, económicos y de impacto a la economía familiar que justifique el incremento de las tarifas del transporte público.

E) Establecer subsidios dirigidos a las personas de la tercera edad.

Con lo anterior, buscamos priorizar la calidad y la cobertura del servicio como un derecho humano, antes que iniciar incrementos sin justificación que merman la economía familiar a costa de la protección de los intereses de unos cuantos. Nuevo León y el resto del país se merece abrir un nuevo debate del Constituyente, de las prioridades del sistema de movilidad en la calidad de vida de las metrópolis y con un enfoque de derechos humanos de nueva generación.

Por lo anteriormente expuesto y fundado, sometemos a la consideración de esta honorable asamblea la siguiente iniciativa con

**Proyecto de decreto por el que se reforma y adiciona el artículo 67 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial**

**Único.** Se reforma la fracción XII, y se adicionan las fracciones XIII, XIV, XV y XVI, recorriendo los actuales del artículo 67 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, para quedar como sigue:

**Artículo 67.** De las Entidades Federativas. Corresponde a las entidades federativas:

I al XI. ...

XII. Establecer, con base en los estudios correspondientes, **que justifiquen técnica, económica y socialmente el ajuste de las tarifas del servicio público de transporte de pasajeros, de los servicios auxiliares, que garantice un servicio de calidad y de cobertura integral del sistema de movilidad, así como un informe de los recursos ejercidos respecto al presupuesto autorizado para el año fiscal.**

XIII. **Se prohíbe autorizar incrementar las tarifas del servicio público de transporte de pasajeros, por encima la tasa de crecimiento de la inflación registrada en el sector de servicio de transporte de pasajeros.**

XIV. **El incremento de las tarifas será gradual y a partir del tercer mes del año, con el objeto de proteger la economía familiar y de los trabajadores.**

XV. **Todo procedimiento de revisión de tarifas del servicio público de transporte de pasajeros, se realizará previamente una inspección física a todas las unidades del transporte público, para verificar el cumplimiento de las normas en materia de condiciones óptimas de tránsito; limpieza; equipo de calefacción y de enfriamiento adecuado para climas extremos, especificaciones técnicas y antropométricas, que garanticen a la accesibilidad de las personas de la tercera edad y/o con alguna discapacidad.**

XVI. **Establecer subsidios a las personas de la tercera edad.**

XVII. a XXVII. ...

**Transitorios**

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

**Segundo.** Las legislaturas de los estados, en el ámbito de su competencia, tendrán el plazo de un año para ar-

monizar el marco jurídico en la materia, conforme a este decreto.

#### Notas

1 Véase Bob Pishue, Transportation Analyst January 2023, en “2022 INRIX Global Traffic Scorecard”, en <https://inrix.com/scorecard-2022/> Consultado: 3 de enero de 2025.

2 Véase “Salarios mínimos vigentes a partir del 1o. de enero de 2025”, en Comisión Nacional de Salarios Mínimos, Secretaría del Trabajo y Previsión Social, en [https://www.gob.mx/cms/up/oads-attachmentfile/960832/Tab/a\\_de\\_Salarios\\_M\\_nimos\\_2025.pdf](https://www.gob.mx/cms/up/oads-attachmentfile/960832/Tab/a_de_Salarios_M_nimos_2025.pdf)

Consultado: 3 de enero de 2025.

3 Véase “Comunicado No. 64 Se firma la renovación del PACIC 2024-2025”, en Secretaría de Hacienda y Crédito Público, en <https://www.gob.mx/shcplprensa/comunicado-no-64-se-firma-la-renovacion-delpacic-2024-2025> Consultado: 3 de enero de 2025.

4 Véase “Calificación de Índice de Costo de Vida”, en Numbeo, en <https://es.numbeo.com/coste-devida/c/asificaciones-actuales> Consultado: 3 de enero de 2025.

5 Véase Cómo Vamos Nuevo León, Asociación Civil. 2023, en <https://comovamosnl.org/wpcontent/uploads/2024102/Encuesta-Asi-Vamos-2023.pdf>

Consultado: 3 de enero de 2025.

6 Datos de la Encuesta de Percepción Ciudadana Así Vamos 2023, en Cómo vamos Nuevo León, Asociación Civil. 2023, en <https://comovamosnl.org/wp-content/uploads/2024102/Encuesta-Asi-Vamos-2023.pdf>

7 Cierre al tercer trimestre (enero-septiembre)

8 Véase “Estadística de Transporte Urbano de Pasajeros”, en Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), en [https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/transporteurbano/doc/ETUP2024\\_12.pdf](https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/transporteurbano/doc/ETUP2024_12.pdf)

Consultado: 3 de enero de 2025.

9 Véase “Tarifas Autorizadas Transporte Público”, en Secretaría de Movilidad, Gobierno de la Ciudad de México, en <https://www.semovi.cdmx.gob.mx/tramites-y-servicios/transporte-de-pasajeros/nuevas-tarifas-detransporte-publico-vigentes>

Consultado: 3 de enero de 2025.

10 CEPAL Naciones Unidas, “Rio +20 El futuro que queremos” (Consultado el 3 de enero de 2025):

<https://www.cepal.org/rio20/es/antecedentes#:~:text=R%C3%ADo%2B20%20tuvo%20por%20objeto,encarar%201os%20desaf%C3%ADos%20nuevos%20y>

11 Gobierno de México “El contexto internacional de la movilidad urbana sustentable” (Consultado el 3 de enero de 2025): <https://www.gob.mx/comisionambiental/articulos/el-contexto-internacional-de-la-movilidadurbana-sustentableidiom=es>

12 Véase “ONU propone sistemas de transporte sostenibles”, en Departamento de Asuntos Económicos y Sociales, Naciones Unidas, en <https://www.un.org/es/desa/sustainable-transport-report#:~:text=%E2%80%9CLA%20Agenda%202030%20p/antea%20que,las%20generaciones%20actuales%20y%20futuras> Consultado: 3 de enero de 2025.

Dado el salón de sesiones de la Comisión Permanente del honorable Congreso de la Unión, a 8 de enero de 2025.

Senador Waldo Fernández González

Senadora Judith Díaz Delgado (rúbrica)

QUE REFORMA LOS ARTÍCULOS 40. Y 67 DE LA LEY GENERAL DE ASENTAMIENTOS HUMANOS, ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y DESARROLLO URBANO, SUSCRITA POR LA SENADORA MARÍA DEL ROCÍO CORONA NAKAMURA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PVEM

La que suscribe, senadora **María del Rocío Corona Nakamura**, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México de la LXVI Legislatura 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; 55, fracción II; 56, 62, 63, 64, 94 y 179 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos; y 8, numeral 1, fracción I; 137, numeral 2; 163, numeral 1, fracción I; 164, 169, 172 y 306, numeral 3, fracción VII del Reglamento del Senado de la República, someto a la consideración de esta honorable asamblea, la **iniciativa con proyecto de decreto por la que se reforman el primer párrafo del artículo 4 y el último párrafo del artículo 67, ambos de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano**, bajo la siguiente:

### Exposición de Motivos

La presente iniciativa tiene por objeto establecer que la planeación, regulación y gestión de los asentamientos humanos, los centros de población y el ordenamiento territorial, propicien comunidades inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles, al tenor de los principios que prevé la Ley.

Las bases de la planeación pueden clasificarse en internacionales y en nacionales. Entre las primeras se encuentran instrumentos como el Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales (1966), la Declaración de Vancouver sobre Asentamientos Humanos (1976), la Declaración de Estambul sobre los Asentamientos Humanos y el Programa Hábitat (1996), la Declaración de Quito sobre Ciudades Sostenibles y Asentamientos Humanos para Todos (2016).

A los anteriores instrumentos se suman los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) mejor conocidos como Agenda 2030 de la Organización de las Naciones Unidas (ONU), en particular el objetivo 11 *Ciudades y Comunidades Sostenibles*. Y la labor del Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos ONU-Hábitat, que tiene la encomienda de *promover pueblos y ciudades y comunidades social y ambientalmente sostenibles*.<sup>1</sup>

Sobre los ODS se considera pertinente comentar que en el marco de la Cumbre de las Naciones Unidas sobre Desarrollo Sustentable del año 2015, México, junto con 193 países, adoptó la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, compuesta por 17 Objetivos y 169 metas que “constituyen un llamamiento universal a la acción para poner fin a la pobreza, proteger el planeta

y mejorar las vidas y las perspectivas de las personas en todo el mundo.”<sup>2</sup> Y en general, sirven como hoja de ruta a los países firmantes en la alineación de sus planes de desarrollo con una estrategia que ataque los problemas que pueden frenar el progreso y bienestar de las naciones.

Como se comentó, el Objetivo 11 de la Agenda plantea lograr comunidades y ciudades más inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles, para lo cual los esfuerzos se dirigen a priorizar al acceso a los servicios básicos, a la vivienda a precios asequibles, al transporte eficiente e incluyente y a los espacios verdes. Estas acciones propician las condiciones que permiten a los países impulsar su crecimiento económico, el bienestar de la población, en particular de las comunidades locales y pueblos indígenas.

Por otra parte, la iniciativa MCR2030 (Desarrollando Ciudades Resilientes 2030), de la Oficina para la Reducción del Riesgo de Desastres de las Naciones Unidas,<sup>3</sup> establece una guía para que las ciudades lleguen a ser inclusivas, seguras, sostenibles pero, sobre todo resilientes, lo que complementa las acciones que prevén los Objetivos de Desarrollo Sostenible, porque ambas iniciativas tienen como meta el cumplimiento el año 2030.

La resiliencia en las ciudades cobra fuerza debido a que, como en muchas áreas del devenir, las ciudades y los centros de población se desarrollan en un ambiente en que el riesgo está presente. Esto se afirma no solo por la posición geográfica que tiene nuestro país en el continente o por su orografía y clima, sino porque es un país vulnerable a los efectos del cambio climático, entre los cuales figuran la creciente incidencia y severidad de fenómenos hidrometeorológicos, incendios y sequía. A lo anterior se suma el riesgo sanitario que imponen las epidemias e incluso las pandemias.

En ese sentido, y a efecto de que tanto en las ciudades como en los centros de población se fortalezca la resiliencia, la iniciativa MCR2030 hace una invitación a que en las ciudades se adopte una metodología transversal de amplia participación nacional y local para que se avance en el fortalecimiento de las capacidades. Esto mediante la identificación de los niveles de riesgo que enfrentan y que servirán para determinar, a su vez, el nivel de riesgo más bajo que puede establecer-

se para la gestión de riesgos identificados. A ello se suma la evaluación continua y la aplicación de medidas de mejora para que las ciudades y los centros de población estén mejor preparados y puedan responder oportuna y eficientemente a los diferentes riesgos identificados o previstos.

Así, uno de los objetivos de contar con ciudades resilientes al 2030 es:

*“...Incrementar el número de ciudades comprometidas con la reducción del riesgo climático y de desastres y con la construcción de resiliencia a nivel local mientras mejoran, de manera evidente, su sostenibilidad al implementar planes de reducción del riesgo de desastres, de adaptación al cambio climático y acciones para mejorar la resiliencia...”<sup>4</sup>*

A la luz de lo anterior, en su experiencia, el Grupo del Banco Mundial afirma que la urbanización de las ciudades y de los centros de población gestionados apropiadamente redundan en beneficios tripartitas ya que en primera instancia mejoran las condiciones de vida de la población; en segunda instancia pueden ser un modo en que la población puede superar la pobreza y, en tercera instancia, son un motor para el crecimiento económico.<sup>5</sup> Así, una ciudad que se precia de ser inclusiva conlleva forzosamente la incorporación de una amplia red de factores espaciales, sociales y económicos.<sup>6</sup>

Las bases nacionales de la planeación, por su parte, las constituyen normas constitucionales de las que derivan normas secundarias, planes nacionales, programas y estrategias nacionales.

Al respecto, las bases constitucionales de la planeación en materia de centros de población y del ordenamiento del territorio, se encuentran en los artículos 26. A, relativo al sistema de planeación democrática; 27, tercer párrafo, relativo al derecho que tiene la Nación de imponer a la propiedad privada las modalidades que dicte el interés público, particularmente y para efectos de la presente iniciativa en lo que se refiere a dictar las medidas necesarias para ordenar los asentamientos humanos y establecer adecuadas provisiones, usos, reservas y destinos de tierras, aguas y bosques, a efecto de ejecutar obras públicas y de planear y regular la fundación, conservación, mejoramiento y crecimiento de los centros de población; 73, fr. XXIX-C, en

el que se establece la facultad del Congreso para expedir leyes concurrentes en materia de asentamientos humanos; y el 115, fr. V inciso c), en cuanto a la facultad de los Municipios para participar en la formulación de planes de desarrollo regional acordes con los planes generales en la materia.

Las normas secundarias son la Ley de Planeación; la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, reglamentaria del párrafo tercero del artículo 27 constitucional; la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal y la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente.

A los instrumentos legales antes señalados se suman el Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024, el Programa Nacional de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano 2021-2024, la Estrategia Nacional para la Implementación de la Agenda 2030 y la Estrategia Nacional de Ordenamiento Territorial 2020-2024.

La necesidad de planear el desarrollo de los asentamientos humanos para que propicien la inclusión, sean seguros, resilientes y sostenibles cobra relevancia cuando se analizan las proyecciones del Consejo Nacional de Población que indican que en el periodo 2010 a 2030, nuestro país contará con 7 nuevas grandes ciudades grandes al pasar de 10 a 17. Lo anterior implica que la población habrá incrementado aproximadamente en 13.7 millones, por lo que se prevé que este tipo de ciudades cuenten con un total de 34.9 millones de habitantes en el 2030.

Por su parte, para el mismo periodo señalado en el párrafo anterior el Conapo prevé 498 nuevos centros urbanos, al pasar de 249 a 747. Ello implica que la población asentada en ellos también crecerá. De hecho, se prevé que la población total en centros urbanos sea de 19.2 millones de habitantes en el año 2030. Estas tendencias se ilustran en la siguiente tabla.

Proyección del Sistema Urbano Nacional (SUN), 2010-2030 (CONAPO)

Jerarquía de la Ciudad		2010			2030		
		Núm.	Población	%	Núm.	Población	%
Megaciudad	10 millones a más	1	20,116,842	24.8	1	23,247,131	20.3
Grandes ciudades	1 a 5 millones	10	21,252,198	26.2	17	34,967,804	30.6
Ciudades intermedias	500 mil a 1 millón.	22	16,462,922	20.3	18	13,582,338	11.9
Ciudades medias	100 a 500 mil	62	13,963,129	17.2	76	16,706,850	14.6
Pequeñas ciudades	50 a 100 mil	40	2,810,145	3.4	102	6,650,557	5.8
Centros urbanos	15 mil a 50 mil.	249	6,626,045	8.1	747	19,202,867	16.8

<b>Total</b>	<b>384</b>	<b>81,231,281</b>	<b>100.0</b>	<b>961</b>	<b>114,357,547</b>	<b>100.0</b>
--------------	------------	-------------------	--------------	------------	--------------------	--------------

Fuente: Tendencias del Desarrollo Urbano en México. 2017. En: [ONU-https://onu-habitat.org/index.php/tendencias-del-desarrollo-urbano-en-mexicoHabitat](https://onu-habitat.org/index.php/tendencias-del-desarrollo-urbano-en-mexicoHabitat) - Tendencias del desarrollo urbano en México. Página consultada el 2 de diciembre de 2024.

Fuente: Tendencias del Desarrollo Urbano en México. 2017. En: [ONU-https://onu-habitat.org/index.php/tendencias-del-desarrollo-urbano-en-mexicoHabitat](https://onu-habitat.org/index.php/tendencias-del-desarrollo-urbano-en-mexicoHabitat) - Tendencias del desarrollo urbano en México. Página consultada el 2 de diciembre de 2024.

A la luz de la información contenida en la tabla anterior, el Programa ONU-Hábitat alertó que si en nuestro país no se aceleraban “las políticas de oferta de suelo habitacional bien localizado para las familias más pobres en las ciudades y no replantearse la política de construcción de vivienda social” se correría el riesgo de “acelerar procesos de ocupación de suelo en zonas de riesgo y de manera irregular; igualmente, predominará la ubicación de nuevos conjuntos de viviendas sociales en las periferias alejadas de las ciudades.”<sup>7</sup> Esta alerta también constituía un obstáculo en el avance del ODS 11 *Ciudades y Comunidades Sostenibles*.

Por lo anterior, al inicio de la administración encabezada por el entonces presidente Andrés Manuel López Obrador se dieron importantes avances para atender los aspectos que permitieran a nuestro país avanzar en el logro del ODS 11 *Ciudades y Comunidades Sostenibles*. Algunos ejemplos de estos avances son:

-La elaboración y publicación de la Estrategia Nacional para la Implementación de la Agenda 2030 en México en el último trimestre de 2019.

-La elaboración y entrega del Tercero Informe Nacional Voluntario 2021 de la Agenda 2030 en México.

-La elaboración y entrega del Cuarto Informe Nacional Voluntario 2024 de la Agenda 2030 en México.

-Se reformó la Ley General de Asentamientos Humanos. Esta reforma tuvo por objeto poner a la Secretaría al centro de la coordinación en la materia.

Se reformaron las leyes del Infonavit e Issste para promover la autoproducción, adquisición de terrenos. Con ello se emprendió la reconversión de las deudas que de otra forma hubieran sido impagables.

-Los créditos para vivienda nueva cuentan con criterios urbanos para que cada desarrollo cuente con satisfactores como escuelas, hospitales, mercados y espacios públicos en un radio de 2 km.<sup>8</sup>

Se favorecieron esquemas de movilidad urbana sustentable que favorecieron a más de 500 mil habitantes.<sup>9</sup>

En el segundo piso de la cuarta transformación se dará seguimiento a las acciones emprendidas y se complementarán y robustecerán con otras. En algunas ya se han dado los primeros pasos, por ejemplo:

-La publicación en el Diario Oficial de la Federación, el 2 de diciembre de 2024, del Decreto por el que se reforma y adiciona la fracción XII del Apartado A del artículo 123 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de vivienda para las personas trabajadoras. El Decreto establece la obligación constitucional de toda empresa a proporcionar a las personas trabajadoras viviendas adecuadas, a través de aportaciones realizadas a un Fondo Nacional de la Vivienda.<sup>10</sup>

-La publicación en el Diario Oficial de la Federación, el 2 de diciembre de 2024, del Decreto por el que se reforman y adicionan 4o y 27 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de bienestar. Entre otras provisiones y para efectos de la presente Iniciativa establece el derecho constitucional de toda persona a disfrutar de vivienda adecuada.

-La presentación del Programa de Vivienda y Regularización que tiene por objeto dotar de viviendas a la población vulnerable (mujeres, adultos mayores, jóvenes e indígenas). En el año 2025 se iniciará con la construcción de 165 mil viviendas.<sup>11</sup>

-La presentación del Plan Nacional Hídrico 2024-2030 que tiene por objeto garantizar el derecho hu-

mano al agua en calidad y cantidad suficientes, así como fomentar su manejo adecuado en todos los usos.<sup>12</sup>

Otras acciones que se prevé implementar en el segundo piso de la Cuarta Transformación que incidirán en el avance del ODS 11 *Ciudades y Comunidades Sostenibles* contemplan:

- Beneficiar a las colonias marginadas de las principales ciudades del país mediante programas de mejoramiento urbano robustos.
- Implementar un programa masivo de escrituración de vivienda en entidades federativas.
- Implementar en las principales ciudades sistemas eléctricos de transporte, como por ejemplo el cablebús o el trolebús en 10 metrópolis.
- La construcción de plantas para el reciclaje de residuos en las principales ciudades.
- Favorecer la movilidad urbana y suburbana con transporte masivo y semi masivo.

Toda vez que en la administración de la presidenta Claudia Sheinbaum Pardo se están comenzando a elaborar los instrumentos de política pública como el Plan Nacional de Desarrollo 2025-2030, del cual se desprenderá el Programa Nacional de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano y la Estrategia Nacional de Ordenamiento Territorial, la reforma que se propone resulta fundamental.

Esta reforma es congruente con el humanismo mexicano que pone a las personas al centro de toda acción y política gubernamental, en particular a los más vulnerables. En ese sentido la reforma al primer párrafo del artículo 4 de la Ley General de Asentamiento Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano pone al centro de la planeación, regulación y gestión de los asentamientos humanos, los Centros de Población y el Ordenamiento Territorial de los Asentamientos Humanos a las comunidades estableciéndose que se propiciará que éstas sean seguras, resilientes, inclusivas y sostenibles.

Con lo anterior se modifica el objeto del primer párrafo del artículo 4 para establecer que las comunidades,

porque son los beneficiarios directos de la planeación, la regulación y la gestión de los asentamientos humanos, los Centros de Población y el Ordenamiento Territorial de los Asentamientos Humanos. A este respecto cabe recordar que una comunidad es un “grupo de personas que viven en un área geográficamente específica y cuyos miembros comparten actividades e intereses comunes...”<sup>13</sup> Y de acuerdo con el Diccionario de la Lengua Española “propiciar” significa “favorecer la ejecución de algo.”<sup>14</sup>

En ese sentido, se espera que el andamiaje jurídico e institucional que se plasma en las políticas públicas favorezca que las comunidades sean seguras, resilientes, inclusivas y sostenibles y esto se logrará al dotarlas de vivienda y servicios básicos adecuados, como son el acceso al agua, el transporte sustentable y eléctrico, con urbanización inclusiva y sostenible, reduciendo el número de comunidades afectadas por desastres naturales o efectos adversos del cambio climático entre otros. Con ello el artículo 4 incluye los dos aspectos primordiales del ODS 11, es decir las *ciudades y las comunidades sostenibles*.

La reforma al primer párrafo del artículo 4 y al último párrafo del artículo 67 de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano tiene por objeto armonizar el uso de conceptos definidos en el artículo 3 de la misma ley. En este caso el de Ordenamiento Territorial de los Asentamientos Humanos ya que la ley no define qué es la “ordenación territorial”.

En tal virtud y a efecto de su mejor comprensión, a continuación, se presenta una tabla cuyo contenido refleja el sentido de la iniciativa propuesta:

Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano	
Texto vigente	Texto propuesto
<p><b>Artículo 4.</b> La planeación, regulación y gestión de los asentamientos humanos, Centros de Población y la ordenación territorial, deben conducirse en apego a los siguientes principios de política pública:</p> <p>I. a X. ...</p>	<p><b>Artículo 4.</b> La planeación, regulación y gestión de los asentamientos humanos, los Centros de Población y el <b>Ordenamiento Territorial de los Asentamientos Humanos, propiciará comunidades seguras, resilientes, inclusivas y sostenibles, para lo cual,</b> deben conducirse en apego a los siguientes principios de política pública:</p> <p>I. a X. ...</p>
<p><b>Artículo 67.</b> ...</p> <p>I. a IV. ...</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>Las autoridades estatales y municipales competentes realizarán las modificaciones necesarias a los planes y programas de Desarrollo Urbano y ordenación territorial para que las zonas consideradas como de riesgo no mitigable se clasifiquen como no urbanizables o con usos compatibles con dicha condición.</p>	<p><b>Artículo 67.</b> ...</p> <p>I. a V. ...</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>Las autoridades estatales y municipales competentes realizarán las modificaciones necesarias a los planes y programas de Desarrollo Urbano y al <b>Ordenamiento Territorial de los Asentamientos Humanos</b> para que las zonas consideradas como de riesgo no mitigable se clasifiquen como no urbanizables o con usos compatibles con dicha condición.</p>

En atención a todo lo anteriormente expuesto, fundado y motivado, someto a consideración de este honorable pleno la siguiente iniciativa con proyecto de:

**Decreto por el que se reforma el primer párrafo del artículo 4 y el último párrafo del artículo 67, ambos de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano**

**Único.** Se reforman el primer párrafo del artículo 4 y el último párrafo del artículo 67, ambos de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, para quedar como sigue:

**Artículo 4.** La planeación, regulación y gestión de los asentamientos humanos, los Centros de Población y el **Ordenamiento Territorial de los Asentamientos Humanos, propiciarán comunidades seguras, resilientes, inclusivas y sostenibles, para lo cual,** deben conducirse en apego a los siguientes principios de política pública:

I. a X. ...

[...]

**Artículo 67.** ...

I. a V. ...

...

...

Las autoridades estatales y municipales competentes realizarán las modificaciones necesarias a los planes y programas de Desarrollo Urbano y **al Ordenamiento Territorial de los Asentamientos Humanos** para que las zonas consideradas como de riesgo no mitigable se clasifiquen como no urbanizables o con usos compatibles con dicha condición.

**Transitorio**

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

**Notas**

1 [1] Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos. “Hábitat y los Objetivos de Desarrollo Sostenible”. En: Conferencia <https://www.un.org/es/conferences/habitatas> | Hábitat | Naciones Unidas. Página consultada el 03 de diciembre de 2024.

2 [1] Objetivos de Desarrollo Sostenible. 2024. En: <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/development-agenda/> Desarrollo Sostenible. Página consultada el 25 de noviembre de 2024.

3 [1] Impulsa la resiliencia local a través de la incidencia política, el intercambio de conocimientos y experiencias, y el establecimiento de redes de aprendizaje entre ciudades. De forma simultánea, impulsa el fortalecimiento de las capacidades técnicas, conecta múltiples niveles de gobierno y promueve alianzas estratégicas. MCR - Homepage | Making Cities Resilient

4 [1] Iniciativa Desarrollando Ciudades Resilientes 2030. Nuestra visión para 2030. En: <https://mcr2030.undrr.org/es/quienes-somos>. Página consultada el 4 de diciembre de 2024.

5 [1] Banco Mundial. Ciudades inclusivas. En: <https://www.bancomundial.org/es/topic/inclusive-cities#1>. Página consultada el 25 de noviembre de 2024.

6 [1] Espacial: servicios asequibles tales como vivienda, agua y saneamiento. Social: igualdad de derechos. Económica: empleos y oportunidades de disfrutar de los beneficios del crecimiento económico. Op. Cit.

7 [1] Tendencias del Desarrollo Urbano en México. 2017. En: ONU-<https://onu-habitat.org/index.php/tendencias-del-desarrollo-urbano-en-mexico> Habitat - Tendencias del desarrollo urbano en México Página consultada el 2 de diciembre de 2024.

8 [1] 100 Pasos para la Transformación. 2024. “Logros de la Cuarta Transformación”, pág. 181.

9 [1] Op. Cit. Pág. 151.

10 [1] Senado de la República. Seguimiento a Reformas Constitucionales. En: [https://www.senado.gob.mx/66/seguimiento\\_a\\_reformas\\_constitucionales](https://www.senado.gob.mx/66/seguimiento_a_reformas_constitucionales). Página consultada el 12 de diciembre de 2024.

11 [1] Presidencia de la República. Presidenta Claudia Sheinbaum presenta nuevo Programa de Vivienda y Regularización. 1 de octubre de 2024. En: <https://www.gob.mx/presidencia/prensa/presi->

denta-claudia-sheinbaum-presenta-nuevo-programa-de-vivienda-y-regularizacion. Página consultada el 11 de diciembre de 2024.

12 [1] Comisión Nacional del Agua. Conoce el Plan Nacional Hídrico 2024-2030. En: <https://www.gob.mx/conagua/articulos/presenta-conagua-plan-nacional-hidrico-384239>. Página consultada el 11 de diciembre de 2024.

13 [1] Arias, Héctor: “Estudio de las comunidades”, en Rayza Portal y Milena Recio (comp.) (2003): Comunicación y comunidad. La Habana, Editorial Félix Varela.

14 [1] Diccionario de la Lengua Española. Definición de “propiciar”. En: <https://www.rae.es/drae2001/propiciar>. Página consultada el 13 de diciembre de 2024.

Salón de sesiones de la Comisión Permanente del Congreso de la Unión, a 8 de enero de 2025.

Senadora María del Rocío Corona Nakamura (rúbrica)

QUE ADICIONA EL ARTÍCULO 52 DE LA LEY DE MIGRACIÓN, SUSCRITA POR LA SENADORA MARÍA DEL ROCÍO CORONA NAKAMURA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PVEM

La senadora **María del Rocío Corona Nakamura**, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México, en la LXVI Legislatura del honorable Congreso de la Unión y de conformidad con lo establecido en el artículo 78, fracción III, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; numeral 2 del artículo 122 de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos; y 58 y 60 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, someto a consideración de esta honorable asamblea la

siguiente: **iniciativa con proyecto de decreto por la que se adiciona un segundo párrafo a la fracción IV del artículo 52 de la Ley de Migración**, bajo la siguiente:

### Exposición de Motivos

La presente iniciativa tiene como objeto ampliar el permiso de los trabajadores visitantes fronterizos para trabajar hasta por un segundo año en las entidades que determine la Secretaría de Gobernación, cuando su oferta de empleo inicial se mantenga.

El derecho al trabajo es uno de los derechos humanos esenciales que les confiere a todos los individuos la libertad de elegir y ejercer un trabajo mediante el que crea cosas para satisfacer sus necesidades, reales o no, para la autoconservación y la reproducción de la especie.<sup>1</sup>

El trabajo se reconoce como condición humana para satisfacer necesidades, por lo que ha de ejercerse en condiciones equitativas y satisfactorias y sin discriminación de ningún tipo. Al ser un derecho humano, dado el principio de interdependencia dinamiza y condiciona múltiples derechos como a la vivienda, a la seguridad social y a migrar.

Formalmente el derecho al trabajo se establece en los artículos 5o. y 123, apartados A y B, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (CPEUM). En estas normas se consignan los aspectos fundamentales en tanto que a ninguna persona se le podrá impedir dedicarse a la actividad que le acomode, que toda persona tiene derecho al trabajo digno, que el trabajo es un derecho y un deber social y que debe ser socialmente útil.

En síntesis, el trabajo se rige por:

- 1) Libertad de elección;
- 2) Dignidad (trato digno), y
- 3) Utilidad social (socialmente útil).

Como trabajo digno se entiende:

“...aquél en el que se respeta plenamente la dignidad humana del trabajador; no existe discrimina-

ción por origen étnico o **nacional**,<sup>2</sup> género, edad, discapacidad, condición social, condiciones de salud, religión, condición migratoria, opiniones, preferencias sexuales o estado civil...”<sup>3</sup>

A su vez, el trabajo, al ser un derecho y deber social:

“No podrán establecerse condiciones que impliquen discriminación entre los trabajadores por motivo de origen étnico o nacional (...) o cualquier otro que atente contra la dignidad humana.”<sup>4</sup>

El apartado A del artículo 123 constitucional regula las relaciones laborales entre particulares, por lo que constituye el fundamento de la Ley Federal del Trabajo (LFT); el apartado B, por su parte, regula las relaciones laborales entre el Estado y sus trabajadores, siendo la base de la Ley Federal de los Trabajadores al Servicio del Estado (LFTSE).

Al ser el trabajo un derecho humano, conforme al artículo 1o. de la CPEUM todas las personas tienen derecho a él y las autoridades están obligadas a promoverlo, respetarlo, protegerlo y garantizarlo. En este mismo sentido se reconoce al trabajo en las instancias internacionales que vinculan a México en virtud del sentido de los artículos 1o. y 133<sup>5</sup> constitucionales.

Entre los instrumentos internacionales vinculantes en materia laboral, en virtud de sentido de los preceptos constitucionales anteriores, se encuentran la Organización Internacional del Trabajo (OIT);<sup>6</sup> la Declaración Universal de los Derechos Humanos (DUDH);<sup>7</sup> y el Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales (PIDESC).<sup>8</sup>

Por otra parte, en la Ley de Migración se establece la categoría de “**Visitante Trabajador Fronterizo**”, siendo aquel:

1) Nacional de los países que comparten límites territoriales con México:

**a) Frontera norte:** Sonora, Baja California Norte, Coahuila, Chihuahua, Tamaulipas y Nuevo León.

**b) Frontera sur:** Chiapas, Tabasco, Campeche y Quintana Roo.

c) Pueden permanecer hasta por un año en las entidades federativas que determine la Secretaría.

2) Contará con permiso para trabajar a cambio de una remuneración en el país, en la actividad relacionada con la oferta de empleo con que cuente, y

3) Tiene derecho a entrar y salir del territorio nacional cuantas veces lo desee.

En estos términos, el trabajador visitante fronterizo está sujeto a temporalidad cierta e improrrogable, por lo que concluida esta tiene que abandonar el país; su ámbito de acción se circunscribe exclusivamente a ciertas entidades, por lo que no es libre para elegir; y solo puede laborar en la actividad en la que recibió la oferta de empleo, pero en ninguna otra.

Dado lo anterior, se puede observar que las personas trabajadoras fronterizas, enfrentan desafíos particulares relacionadas con las condiciones geográficas y la temporalidad.

Además, de acuerdo con la Organización Internacional para las Migraciones, el 2023 se caracterizó por tener dinámicas complejas y de rápida evolución ya que se registró la entrada de más de 44 millones de personas, un aumento del 132 por ciento desde el año 2020.

Figura 1.



Como se puede observar en la Figura 1, del año 2022 al 2023, incrementó 140 por ciento la expedición de la Tarjeta de Visitante Trabajador Fronterizo, esto ha sido un paso decisivo en la política migratoria mexicana debido a que esta sienta las bases para una regulación más efectiva, ordenada y legal de las personas provenientes de los países colindantes en la frontera sur del país.

Sin embargo, las personas visitantes trabajadoras fronterizas se ven afectadas cuando la vigencia de este permiso termina, aunque en algunas ocasiones, la oferta de empleo inicial continúe vigente. Es ante este motivo que se presenta la siguiente propuesta de reforma a la fracción IV del artículo 52 de la Ley de Migración.

En tal virtud, y a efecto de su mejor comprensión, a continuación, se presenta una tabla de contenido que refleja el sentido de la iniciativa presente propuesta:

**Ley de Migración**

Texto vigente:	Texto propuesto:
<p><b>Artículo 52.</b> Los extranjeros podrán permanecer en el territorio nacional en las condiciones de estancia de visitante, residente temporal y residente permanente, siempre que cumplan con los requisitos establecidos en esta Ley, su Reglamento y demás disposiciones jurídicas aplicables, de conformidad con lo siguiente:</p> <p>I. a III. ...</p> <p><b>IV. VISITANTE TRABAJADOR FRONTERIZO.</b> Autoriza al extranjero que sea nacional de los países con los cuales los Estados Unidos Mexicanos comparten límites territoriales, para permanecer hasta por un año en las entidades federativas que determine la Secretaría. El visitante trabajador fronterizo contará con permiso para trabajar a cambio de una remuneración en el país, en la actividad relacionada con la oferta de empleo con que cuente y con derecho a entrar y salir del territorio nacional cuantas veces lo desee.</p> <p>Sin correlativo</p>	<p><b>Artículo 52.</b> Los extranjeros podrán permanecer en el territorio nacional en las condiciones de estancia de visitante, residente temporal y residente permanente, siempre que cumplan con los requisitos establecidos en esta Ley, su Reglamento y demás disposiciones jurídicas aplicables, de conformidad con lo siguiente:</p> <p>I. a III. ...</p> <p><b>IV. VISITANTE TRABAJADOR FRONTERIZO.</b> Autoriza al extranjero que sea nacional de los países con los cuales los Estados Unidos Mexicanos comparten límites territoriales, para permanecer hasta por un año en las entidades federativas que determine la Secretaría. El visitante trabajador fronterizo contará con permiso para trabajar a cambio de una remuneración en el país, en la actividad relacionada con la oferta de empleo con que cuente y con derecho a entrar y salir del territorio nacional cuantas veces lo desee.</p> <p><i>El permiso otorgado podrá prorrogarse por un segundo año, siempre y cuando el visitante trabajador fronterizo demuestre que la oferta de empleo inicial continúa vigente.</i></p>

En atención a todo lo anteriormente expuesto, fundado y motivado, someto a consideración de este honorable pleno la siguiente iniciativa con proyecto de:

**Decreto por el que se adiciona un segundo párrafo a la fracción IV del artículo 52 de la Ley de Migración**

**Único.** Se adiciona un segundo párrafo a la fracción IV del artículo 52 de la Ley de Migración, para quedar como sigue:

**Artículo 52.** Los extranjeros podrán permanecer en el territorio nacional en las condiciones de estancia de visitante, residente temporal y residente permanente,

siempre que cumplan con los requisitos establecidos en esta Ley, su Reglamento y demás disposiciones jurídicas aplicables, de conformidad con lo siguiente:

**I. a III. ...**

**IV. Visitante Trabajador Fronterizo.** Autoriza al extranjero que sea nacional de los países con los cuales los Estados Unidos Mexicanos comparten límites territoriales, para permanecer hasta por un año en las entidades federativas que determine la Secretaría. El visitante trabajador fronterizo contará con permiso para trabajar a cambio de una remuneración en el país, en la actividad relacionada con la oferta de empleo con que cuente y con derecho a entrar y salir del territorio nacional cuantas veces lo desee.

**El permiso otorgado podrá prorrogarse por un segundo año, siempre y cuando el visitante trabajador fronterizo demuestre que la oferta de empleo inicial continúa vigente.**

**Transitorio**

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

**Notas**

- 1 <https://academia-lab.com/enciclopedia/la-condicion-humana/>
- 2 [1]Tratar a las personas de manera no favorable por ser de un país o parte del mundo en particular, por su etnia o acento, o porque parecen tener determinados antecedentes étnicos.
- [www.eeoc.gov/es/discriminacion-por-origen-nacional](http://www.eeoc.gov/es/discriminacion-por-origen-nacional)
- 3 [1]Párrafo dos del artículo 2o. de la Ley Federal del Trabajo.
- 4 [1]Segundo párrafo del artículo 3o. de la Ley Federal del Trabajo
- 5 “Esta Constitución, las leyes del Congreso de la Unión que emanen de ella y todos los tratados que estén de acuerdo con la misma, celebrados y que se celebren por el Presidente de la República, con aprobación del Senado, serán la Ley Suprema de toda la Unión. Los jueces de cada entidad federativa se arreglarán a dicha Constitución, leyes y tratados, a pesar de las disposiciones en contrario

que pueda haber en las Constituciones o leyes de las entidades federativas.”

6 C029-Convenio sobre el trabajo forzoso, 1930 (núm. 29); C111-Convenio sobre la discriminación (empleo y ocupación), 1958 (núm. 105), etc.

7 Artículo 23

8 [1]Artículo 6, párrafos 1 y 2.

Salón de sesiones de la Comisión Permanente del  
Congreso de la Unión, a 8 de enero de 2025.

Senadora María del Rocío Corona Nakamura (rúbrica)

### Cámara de Diputados del Honorable Congreso de la Unión, LXVI Legislatura

#### Junta de Coordinación Política

**Diputados:** Ricardo Monreal Ávila, presidente; Noemí Berenice Luna Ayala, PAN; Carlos Alberto Puentes Salas, PVEM; Reginaldo Sandoval Flores, PT; Rubén Ignacio Moreira Valdez, PRI; Ivonne Aracely Ortega Pacheco, MOVIMIENTO CIUDADANO.

#### Mesa Directiva

**Diputados:** Sergio Carlos Gutiérrez Luna, presidente; vicepresidentes, María de los Dolores Padierna Luna, MORENA; Kenia López Rabadán, PAN; María del Carmen Pinete Vargas, PVEM; secretarios, Julieta Villalpando Riquelme, MORENA; Alan Sahir Márquez Becerra, PAN; Nayeli Arlen Fernández Cruz, PVEM; José Luis Montalvo Luna, 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/>