

CONTENIDO

Proposiciones

- 2 Con punto de acuerdo, por el que se solicita respetuosamente al INEGI a ejercer plenamente sus nuevas atribuciones legales en materia de medición de la pobreza, para incorporar la dimensión de la gestión menstrual digna en sus ejercicios estadísticos, en coordinación con la Ssa, a fin de establecer un mecanismo oficial para el monitoreo y cumplimiento efectivo del derecho a la gestión menstrual digna, a cargo de la diputada Marcela Michel López, del Grupo Parlamentario de Morena
- 6 Con punto de acuerdo, por el que se solicita respetuosamente a la Sedatu, a la Sectur y al gobierno del estado de Chiapas a implementar un plan integral de atención, recuperación y prevención ante las graves afectaciones ocasionadas por las recientes lluvias y las secuelas del huracán Priscilla, particularmente en el municipio de San Cristóbal de las Casas, a cargo del diputado Emilio Ramón Ramírez Guzmán, del Grupo Parlamentario de Morena
- 7 Con punto de acuerdo, por el que se solicita respetuosamente a la Ssa, al INSP y al INEGI a incorporar la enfermedad de Lupus Eritematoso Sistémico (LES), “Lupus” y sus variantes en el rubro de enfermedades crónicas en la Encuesta Nacional de Salud y Nutrición, a cargo de la diputada María de los Ángeles Ballesteros García, del Grupo Parlamentario de Morena
- 11 Con punto de acuerdo, por el que se solicita respetuosamente a la titular del Poder Ejecutivo Federal, a la SE y a la SHCP a extender por 5 años más la vigencia del decreto por el que se regula la importación definitiva de vehículos usados, a cargo del diputado Fernando Jorge Castro Trenti, del Grupo Parlamentario de Morena
- 13 Con punto de acuerdo, por medio del cual se solicita respetuosamente a la titular del Ejecutivo federal, doctora Claudia Sheinbaum Pardo, a fin de actualizar el Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal, en materia de motocicletas, a cargo de la diputada Eunice Abigail Mendoza Ramírez, del Grupo Parlamentario de Morena

Anexo III-1

Martes 4 de noviembre

Proposiciones

CON PUNTO DE ACUERDO, POR EL QUE SE SOLICITA RESPECTUOSAMENTE AL INEGI A EJERCER PLENAMENTE SUS NUEVAS ATRIBUCIONES LEGALES EN MATERIA DE MEDICIÓN DE LA POBREZA, PARA INCORPORAR LA DIMENSIÓN DE LA GESTIÓN MENSTRUAL DIGNA EN SUS EJERCICIOS ESTADÍSTICOS, EN COORDINACIÓN CON LA SSA, A FIN DE ESTABLECER UN MECANISMO OFICIAL PARA EL MONITOREO Y CUMPLIMIENTO EFECTIVO DEL DERECHO A LA GESTIÓN MENSTRUAL DIGNA, A CARGO DE LA DIPUTADA MARCELA MICHEL LÓPEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA

Quien suscribe, **Marcela Michel López**, diputada integrante del Grupo Parlamentario de Morena de la LXVI Legislatura de la Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 6, numeral 1, fracción i; y 79, numeral 1, fracción II, numeral 2, fracciones III y IV del reglamento de la Cámara de Diputados, someto a consideración de esta asamblea la siguiente proposición con punto de acuerdo por el que se solicita respetuosamente al Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) a ejercer plenamente sus nuevas atribuciones legales en materia de medición de la pobreza, para incorporar la dimensión de la gestión menstrual digna, en sus ejercicios estadísticos, en coordinación con la Secretaría de Salud (SSA), a fin de establecer un **mecanismo oficial para el monitoreo y cumplimiento efectivo del derecho a la gestión menstrual digna**, al tenor de la siguiente

Exposición de Motivos

La menstruación es un proceso biológico natural y saludable que afecta a más de 2,000 millones de personas en el mundo. Sin embargo, millones de mujeres y niñas enfrentan una barrera sistémica conocida como la **Pobreza Asociada a la Menstruación** (o pobreza menstrual).

De acuerdo con la Organización de las Naciones Unidas (ONU Mujeres), la pobreza menstrual se define como la incapacidad de acceder o pagar por productos menstruales, sumada a la falta de instalaciones de saneamiento e higiene seguras y la ausencia de educación o conocimientos adecuados para gestionar la salud menstrual.¹ Este fenómeno trunca la vida, los

derechos y la libertad de quienes menstrúan, siendo una cuestión fundamental de salud mundial, derechos humanos e igualdad de género.

La carencia de productos e infraestructura se ve agravada por el estigma social, el elevado costo (como el “impuesto rosa”) y la escasez de instalaciones de agua y saneamiento, lo que perpetúa ciclos de desigualdad y pobreza. Se estima que, a nivel global, al menos 500 millones de personas experimentan esta pobreza cada mes.², afectando directamente su dignidad y el ejercicio pleno de sus derechos.

La crisis se manifiesta con serias consecuencias en múltiples dimensiones:

En el ámbito de la Salud y Sanidad, la imposibilidad de acceder a productos obliga a usar materiales insalubres, lo que incrementa el riesgo de infecciones urogenitales graves (como vaginosis bacteriana e infecciones del tracto urinario), afectando la salud a largo plazo.³ Por lo que respecta a la Educación, la falta de acceso a productos e instalaciones adecuadas provoca un alto índice de ausentismo escolar. Reportes internacionales indican que, por esta causa, 1 de cada 5 niñas en Estados Unidos ha faltado a la escuela, y en la India, casi el 40% de las estudiantes pierde clases durante su periodo, lo cual resulta en rezago educativo y, en ocasiones, en el abandono definitivo de los estudios.⁴

Aunado a esto, en términos de Seguridad y Dignidad, en contextos de extrema vulnerabilidad, la necesidad de obtener productos menstruales ha conducido a situaciones de explotación sexual y abuso, obligando a mujeres y niñas a participar en “sexo transaccional” para adquirir artículos básicos de higiene.⁵ Finalmente, en cuanto a la Salud Mental, la vergüenza, el estigma y la preocupación constante se asocian con mayores índices de ansiedad y depresión. Estudios reportan que las mujeres que viven esta pobreza menstrual tienen tasas más altas de síntomas depresivos moderados a graves.⁶

En resumen, la pobreza menstrual es una causa directa que perpetúa la pobreza al limitar la participación educativa, económica y social de quienes menstrúan.

Por otra parte, en México, la gestión menstrual digna es un “derecho olvidado”⁷ que profundiza las des-

igualdades de género, económicas y sociales, constituyendo una violación directa a los derechos humanos.

La Inequidad Menstrual afecta desproporcionadamente a los grupos más vulnerables. La encuesta ENCOVID-19⁸ reveló que el 43% de las adolescentes mexicanas de hogares con ingresos bajos enfrentan serias dificultades para adquirir productos menstruales.

Estudios locales detallan la problemática:

- **Déficit de Infraestructura:** La Encuesta Nacional y Estatales Menstruación Digna (Essity y UNICEF, 2022)⁹ evidenció que el 20% de las personas que estudian o trabajan fuera de casa reportaron la ausencia de botes de basura con tapa en sus baños. Además, el 18% de los hogares a nivel nacional no cuenta con una regadera funcionando en el baño.
- **Tabú y Estigma:** El 44% de las encuestadas se sienten incómodas al hablar de la menstruación con familiares hombres, y el 45% se siente igual al hablar con profesores o jefes hombres.¹⁰
- **Impacto Laboral y Educativo:** El Informe de la Encuesta sobre Gestión Menstrual en la Ciudad de México (COPRED, 2024)¹¹ confirmó que el 47.32% de las personas encuestadas ha faltado a la escuela y el 34.45% ha faltado al trabajo por su menstruación.

A pesar de la evidencia, el consenso social para la acción es amplio: el 98% considera esencial la educación menstrual universal, el 90% importante la entrega gratuita de productos en escuelas, y el 88% está de acuerdo con establecer permisos de ausencia.

Aunque existe evidencia clara, esta carece de periodicidad y carácter oficial necesarios para una gestión pública eficaz. La dimensión de la gestión menstrual debe ser cuantificada y monitoreada de manera oficial, integrándola en la medición de la pobreza y la desigualdad en México.

La falta de una medición constante por parte de la autoridad estadística competente (INEGI) impide tres acciones esenciales:

1. Establecer una Línea Base Oficial: Indispensable para cuantificar la carencia social bajo los criterios

de la Ley General de Desarrollo Social (LGDS) y dimensionar el problema a nivel nacional, estatal y local.

2. Garantizar la Eficacia del Gasto Público: Cifras confiables son necesarias para la asignación presupuestaria efectiva de programas de dotación de productos, mejora de infraestructura y educación.

3. Asegurar la Rendición de Cuentas: La medición constante es la única vía para monitorear la evolución del derecho y evaluar la eficacia de las políticas implementadas, garantizando la responsabilidad gubernamental.

Incluir la dimensión de la gestión menstrual digna en los ejercicios estadísticos periódicos es un **imperativo de justicia social** que permitirá al Estado mexicano medir para actuar con precisión.

El presente punto de acuerdo se sustenta en el reconocimiento de derechos en el ordenamiento jurídico mexicano e internacional. La medición de la carencia en la gestión menstrual digna es un tema ineludible de derechos humanos.

El Estado mexicano está obligado a cumplir los compromisos derivados de los tratados internacionales de los que es parte, los cuales refuerzan la exigencia de medir la pobreza menstrual como un tema de derechos humanos.

Por ejemplo, la Convención sobre la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación contra la Mujer (CEDAW), insta a los Estados a tomar todas las medidas apropiadas para eliminar la discriminación contra las mujeres, garantizando sus derechos de salud, educación y participación en la vida pública; la pobreza menstrual es precisamente una forma de discriminación de facto que impide a mujeres y niñas el ejercicio pleno de estos derechos. De igual forma, la Declaración Universal de los Derechos Humanos establece en su artículo 25o que:

“Toda persona tiene derecho a un nivel de vida adecuado que le asegure, así como a su familia, la salud y el bienestar... y los servicios sociales necesarios”¹²

Finalmente, la lucha contra esta carencia contribuye directamente al cumplimiento de los Objetivos de

Desarrollo Sostenible (ODS), en particular el ODS 3 (Salud y Bienestar), ODS 4 (Educación de Calidad) y ODS 5 (Igualdad de Género), que buscan asegurar una vida sana, una educación inclusiva y el fin de la discriminación.

Este marco internacional encuentra su réplica y sustento en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (CPEUM). El derecho a la Gestión Menstrual Digna se encuentra implícito en las obligaciones primarias del Estado en materia de:

La Igualdad y No Discriminación, el Artículo 1o Constitucional, en su párrafo quinto menciona que:

“Queda prohibida toda discriminación motivada por origen étnico o nacional, el género, la edad, las discapacidades, la condición social, las condiciones de salud, la religión, las opiniones, las preferencias sexuales, el estado civil o cualquier otra que atente contra la dignidad humana y tenga por objeto anular o menoscabar los derechos y libertades de las personas.”¹³

La pobreza menstrual, al ser una carencia asociada a una condición biológica específica, constituye una forma de discriminación indirecta que el Estado tiene la obligación de combatir, conforme al principio pro persona.

Segundo, en relación con la Educación, el Artículo 3o Constitucional dispone que:

“Toda persona tiene derecho a la educación.”¹⁴

Complementariamente, su párrafo décimo primero mandata que:

“La educación se basará en el respeto irrestricto de la dignidad de las personas, con un enfoque de derechos humanos y de igualdad sustantiva. Corresponde al Estado la rectoría de la educación, la impartida por éste, además de obligatoria, será universal, inclusiva, pública, gratuita y laica.”

Puesto que la pobreza menstrual provoca ausentismo y, en última instancia, el abandono escolar, garantizar la gestión menstrual digna es un requisito fundamental e indispensable para que las niñas y adolescentes pue-

dan ejercer su derecho a una educación sin ningún obstáculo.

Tercero, respecto a la Salud y Dignidad, el Artículo 4o Constitucional, en su párrafo cuarto, establece que:

“Toda persona tiene derecho a la protección de la salud.”¹⁵

La gestión menstrual es un proceso biológico inherente a la salud reproductiva; por lo tanto, la pobreza menstrual representa una barrera directa para el ejercicio pleno de este derecho, tal como lo ha reconocido la Organización Mundial de la Salud (OMS).

Asimismo, el Mandato Legal al INEGI se basa en el Decreto de reforma de la Ley de Planeación y de la Ley General de Desarrollo Social (LGDS)¹⁶ que le otorga plenas facultades para liderar la medición de la pobreza:

- **Atribución Plena y Carácter Multidimensional:** La LGDS exige que la pobreza se mida considerando las carencias en el ejercicio de los derechos sociales, incluyendo salud y educación. La Pobreza Menstrual constituye innegablemente una carencia social que debe ser cuantificada bajo este esquema legal.

- **Asunción de Funciones:** El INEGI asumió sus funciones de medición de pobreza y evaluación integral a partir de julio de 2025, lo que obliga a incorporar la pobreza menstrual en su metodología.¹⁷

La medición solicitada es el primer paso para que México actúe bajo estándares internacionales. La Organización Mundial de la Salud (OMS) declaró que “La salud menstrual es un derecho humano fundamental”.¹⁸

Referentes de éxito incluyen a Escocia, que universalizó los productos gratuitos¹⁹ Nueva Zelanda, que los distribuye gratis en escuelas²⁰ y a nivel fiscal, Canadá y Kenia, que han eliminado el impuesto. A nivel nacional, Jalisco reformó su Ley de Educación para garantizar la entrega gratuita de productos²¹. Todos estos ejemplos subrayan que la vía correcta es reconocer la pobreza menstrual como un problema real y recopilar datos oficiales para generar políticas públicas informadas y efectivas.

Por lo anteriormente expuesto, sometemos a la consideración de esta soberanía la siguiente proposición con

Punto de Acuerdo

Primero. La Cámara de Diputados del Honorable Congreso de la Unión solicita respetuosamente al Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), en el ejercicio de su atribución de medir la pobreza multidimensional, a realizar las adecuaciones metodológicas necesarias en sus ejercicios estadísticos para incorporar la dimensión de la Carencia en la Gestión Menstrual Digna, como un indicador social.

Dicha medición deberá ser periódica, sistemática y desagregada por entidad federativa, grupo de edad y nivel socioeconómico.

Segundo. La Cámara de Diputados del Honorable Congreso de la Unión solicita respetuosamente al INEGI a considerar, para el diseño de la metodología de medición de la carencia social, que el indicador de Gestión Menstrual Digna debe abarcar, de forma enunciativa más no limitativa, las siguientes dimensiones:

- Acceso a Productos e Infraestructura: Porcentaje de la población menstruante con carencia o dificultad para acceder a productos y a infraestructura sanitaria adecuada (agua, jabón y disposición de residuos) en hogares, escuelas y centros de trabajo.
- Salud e Impacto Socioeconómico: La barrera de acceso a diagnóstico y tratamiento oportuno en el Sistema Nacional de Salud para la gestión menstrual, así como los días de ausentismo laboral y/o escolar reportados por la población menstruante a causa del ciclo menstrual.

Tercero. La Cámara de Diputados del Honorable Congreso de la Unión solicita respetuosamente al INEGI y a la Secretaría de Salud (SSA) a establecer, a la brevedad, un mecanismo de coordinación técnica y obligatoria para el diseño y validación de la metodología de medición de la carencia en la gestión menstrual, garantizando que el indicador sea comparable, oficial y sirva como insumo fundamental para la formulación de políticas públicas efectivas en materia de salud y derechos humanos.

Notas:

1. ONU Mujeres. (2025). Pobreza asociada a la menstruación: por qué millones de niñas y mujeres no pueden permitirse los productos menstruales. ONU Mujeres. <https://www.unwomen.org/es/articulos/articulo-explicativo/pobreza-asociada-a-la-menstruacion-por-que-millones-de-ninas-y-mujeres-no-pueden-permitirse-los-productos-menstruales>

2. Choi, citado en McLoughlin, S. (s.f.). Period Poverty – A Global Crisis. Women In International Security (WIIS) Global. <https://wiisglobal.org/period-poverty-a-global-crisis/>

3. Das et al., citado en McLoughlin, S. (s.f.). Period Poverty – A Global Crisis. Women In International Security (WIIS) Global. <https://wiisglobal.org/period-poverty-a-global-crisis/>

4. Rodriguez, citado en McLoughlin, S. (s.f.). Period Poverty – A Global Crisis. Women In International Security (WIIS) Global. <https://wiisglobal.org/period-poverty-a-global-crisis/>

5. Phillips-Howard et al., citado en McLoughlin, S. (s.f.). Period Poverty – A Global Crisis. Women In International Security (WIIS) Global. <https://wiisglobal.org/period-poverty-a-global-crisis/>

6. Cardoso et al., citado en McLoughlin, S. (s.f.). Period Poverty – A Global Crisis. Women In International Security (WIIS) Global. <https://wiisglobal.org/period-poverty-a-global-crisis/>

7. AHF México. (2025). Equidad menstrual: el derecho olvidado que frena a millones de niñas y adolescentes en México.

<https://ahfmexico.org.mx/equidad-menstrual-el-derecho-olvidado-que-frena-a-millones-de-ninas-y-adolescentes-en-mexico/>

8. EQUIDE. (2021). ENCOVID-19. Universidad Iberoamericana.

9. Essity y UNICEF. (2022). Encuesta Nacional y Estatales Menstruación Digna: adolescentes, mujeres adultas y personas menstruantes en México. Essity y UNICEF.

https://www.essity.mx/Images/Reporte%20Resultados%20Encuesta%20Essity%20MD%20y%20UNICEF_tcm347-146768.pdf

10. Ídem

11. COPRED. (Noviembre de 2024). Informe de la Encuesta sobre Gestión Menstrual en la Ciudad de México.

12. United Nations. (s.f.). La Declaración Universal de los Derechos Humanos. Recuperado de <https://www.un.org/es/about-us/universal-declaration-of-human-rights>

13. CPEUM, ART. 1º Recuperado de <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/CPEUM.pdf>

14. CPEUM ART. 3º Recuperado de <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/CPEUM.pdf>

15. CPEUM ART. 4º Recuperado de <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/CPEUM.pdf>

16. Diario Oficial de la Federación. (20 de diciembre de 2024). Decreto por el que se reforman diversas disposiciones de la Ley de Planeación y de la Ley General de Desarrollo Social.

17. INEGI. (23 de julio de 2025). El INEGI asume nuevas atribuciones de medición de pobreza y de evaluación integral de la política de desarrollo social. COMUNICADO DE PRENSA 77/25. https://www.inegi.org.mx/contenidos/saladeprensa/boletines/2025/especiales/INEGI_Nvas_Atb.pdf

18. Organización Mundial de la Salud (OMS). (15 de agosto de 2024). Menstrual health is a fundamental human right. <https://www.who.int/europe/news/item/15-08-2024-menstrual-health-is-a-fundamental-human-right>

19. Bildhauer, B., Røstvik, C. M., & Vostral, S. L. (2022). Introduction: The period products (free provision) (Scotland) Act 2021 in the context of menstrual politics and history. *Open Library of Humanities*, 8(1). <https://doi.org/10.16995/olh.8159>

20. Deutsche Welle. (2021, febrero 18). Nueva Zelanda dará productos menstruales gratis en escuelas. Deutsche Welle. <https://www.dw.com/es/nueva-zelanda-dar%C3%A1-productos-menstruales-gratuitos-en-las-escuelas/a-56610919>

21. Gobierno del Estado de Jalisco. (s. f.). Menstruación digna, ¡sí! Recuperado de <https://jalisco.gob.mx/en/gobierno/comunicados/menstruacion-digna-si-0>

Dado en el Palacio Legislativo de San Lázaro,
a 4 de octubre de 2025

Diputada Marcela Michel López

CON PUNTO DE ACUERDO, POR EL QUE SE SOLICITA RESPETUOSAMENTE A LA SEDATU, A LA SECTUR Y AL GOBIERNO DEL ESTADO DE CHIAPAS A IMPLEMENTAR UN PLAN INTEGRAL DE ATENCIÓN, RECUPERACIÓN Y PREVENCIÓN ANTE LAS GRAVES AFECTACIONES OCASIONADAS POR LAS RECIENTES LLUVIAS Y LAS SECUELAS DEL HURACÁN PRISCILLA, PARTICULARMENTE EN EL MUNICIPIO DE SAN CRISTÓBAL DE LAS CASAS, A CARGO DEL DIPUTADO EMILIO RAMÓN RAMÍREZ GUZMÁN, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA

El que suscribe, **diputado Emilio Ramón Ramírez Guzmán**, integrante del Grupo Parlamentario de Morena de la LXVI Legislatura de la Honorable Cámara de Diputados, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 6, numeral 1, fracción I, y 79, numeral 1, fracción II, del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a la consideración de esta honorable asamblea la siguiente proposición con punto de acuerdo por el que se solicita respetuosamente a la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano; a la Secretaría de Turismo del Gobierno federal; y al Gobierno del estado de Chiapas, a **implementar un Plan Integral de Atención, Recuperación y Prevención** ante las graves afectaciones ocasionadas por las recientes lluvias y las secuelas del huracán “*Priscilla*”, **particularmente en el municipio de San Cristóbal de las Casas**, bajo las siguientes

Consideraciones

En los últimos días, diversas comunidades en el Estado de Chiapas se han visto gravemente afectadas por inundaciones, esto derivado de las intensas lluvias atípicas y fenómenos meteorológicos como el reciente huracán “*Priscilla*” que ha provocado una cantidad considerable de daños, afectaciones en vivienda, cultivos, caminos, deslaves, daños estructurales y afectaciones en los servicios básicos, entre muchos otros.

Tales eventos meteorológicos han afectado diversas comunidades, entre ellas al municipio de San Cristóbal de las Casas, en el cual se han dado reportes de autoridades locales y reportes vecinales que han comenzado a difundirse, los cuales dan cuenta de que muchas de las zonas afectadas ya podrían considerarse en una situación de emergencia, por lo cual es necesario implementar medidas de apoyo inmediato, principalmen-

te en materia de restablecimiento de caminos dado que es una zona de gran valor cultural cuyo principal sustento deriva del turismo; alimentación, servicios de salud, entre otros.

La problemática en San Cristóbal de las Casas se agrava debido a factores de desarrollo urbano no planificado y la afectación de ecosistemas clave, como los humedales de montaña (por ejemplo, La KISST y María Eugenia), los cuales históricamente han cumplido la función de esponjas naturales para la captación y filtración del agua de lluvia, mitigando el riesgo de inundaciones urbanas.

Si bien las autoridades locales han comenzado a poner en marcha labores de auxilio a los pobladores, es necesaria la intervención de otros organismos y dependencias para el apoyo a recuperar no solo las labores cotidianas sino poder reestablecer la cuestión turística que representa el principal motor económico de la zona.

Ante la magnitud de las afectaciones, es que resulta vital la coordinación entre la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (Sedatu), que es la instancia federal responsable de conducir las políticas de ordenamiento territorial, desarrollo urbano y vivienda. Es de vital importancia su intervención para realizar un censo exhaustivo de las viviendas dañadas, gestionar los apoyos para la reconstrucción y, fundamentalmente, diseñar estrategias de planeación urbana resiliente que mitiguen la vulnerabilidad de la población ante futuros desastres; así como la Secretaría de Turismo (Sectur) que ante los daños sufridos por un destino prioritario como San Cristóbal de las Casas, es indispensable su participación para evaluar el impacto en la infraestructura hotelera, restaurantera y de servicios, así como para implementar un plan de reactivación económica y de promoción que coadyuve a recuperar la confianza de los visitantes y la estabilidad del sector, por otra parte del Gobierno del estado de Chiapas, para poder coordinar la respuesta inmediata a la emergencia, garantizar la seguridad de la población y servir como enlace principal para la gestión de recursos y la ejecución de programas federales en el territorio afectado.

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

Punto de Acuerdo

Único. La Cámara de Diputados del Honorable Congreso de la Unión solicita respetuosamente a la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano; a la Secretaría de Turismo del Gobierno federal; y al Gobierno del Estado de Chiapas, a implementar un plan integral de atención, recuperación y prevención ante las graves afectaciones ocasionadas por las recientes lluvias y las secuelas del huracán “*Priscilla*”, particularmente en el municipio de San Cristóbal de las Casas.

Dado en el Palacio Legislativo de San Lázaro,
a 4 de noviembre de 2025.

Diputado Emilio Ramón Ramírez Guzmán

CON PUNTO DE ACUERDO, POR EL QUE SE SOLICITA RESPETUOSAMENTE A LA SSA, AL INSP Y AL INEGI A INCORPORAR LA ENFERMEDAD DE LUPUS ERITEMATOSO SISTÉMICO (LES), “LUPUS” Y SUS VARIANTES EN EL RUBRO DE ENFERMEDADES CRÓNICAS EN LA ENCUESTA NACIONAL DE SALUD Y NUTRICIÓN, A CARGO DE LA DIPUTADA MARÍA DE LOS ÁNGELES BALLESTEROS GARCÍA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA

La que suscribe **diputada María de los Ángeles Ballesteros García**, integrante del Grupo Parlamentario de Morena, de la LXVI Legislatura, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 6, numeral 1, fracción I, y 79, numeral 1, fracción II, numeral 2, fracciones III y IV, del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración de esta honorable asamblea la siguiente proposición con punto de acuerdo, al tenor de la siguiente

Exposición de Motivos

El Lupus Eritematoso Sistémico (LES), al que comúnmente se le conoce como Lupus, *es una enfermedad severa autoinmune, crónica y multisistémica*¹; que produce anticuerpos que afectan tejidos sanos, provocando así una severa inflamación y daño en piel, articulaciones, riñones, corazón, pulmones, sistema nervioso y otros órganos.

Esta enfermedad tiene una sintomatología extensa y variada, aunque generalmente las personas portadoras de esta enfermedad presentan una mezcla de síntomas musculares, articulares como la artritis, cutáneos o hematológicos y del sistema inmune, a lo que se le añaden síntomas generales como cansancio, fiebre y/o pérdida de peso. Por otra parte, hay pacientes en los que el Lupus se les manifiesta a través de la afectación de determinados órganos (el riñón o el cerebro, por ejemplo). En general, los síntomas que dominan durante los primeros años de la enfermedad tienden a continuar posteriormente².

Por lo que se refiere a las causas de el porque se origina esta enfermedad, son desconocidas, sin embargo, diversas investigaciones demuestran que la genética juega un papel supremamente importante, puesto que los genes solos no determinan quién padece de Lupus. Raras veces, el Lupus tiende a repetirse en las familias, lo que indica que existe una predisposición hereditaria. Aun así, esto no significa que se vaya a desarrollar el Lupus³.

Es probable que existan diversos factores que contribuyan al origen de esta enfermedad, entre los que se contempla como factores son los siguientes: hormonales, infecciosos y medioambientales.

Con base en lo anterior, es importante mencionar que es una enfermedad difícil de diagnosticar debido a que los síntomas aparecen lentamente⁴.

Es de suma importancia mencionar que, las principales características de esta enfermedad que es autoinmune con este término se refiere a la afección en la que el sistema inmunitario ataca equivocadamente al cuerpo, la palabra crónica hace referencia a que es una condición de larga duración y, por lo general, de progresión lenta; y multisistémica este término se refiere a que con esta enfermedad se afectan múltiples órganos y/o sistemas del cuerpo⁵.

Existen cuatro variantes de Lupus Eritematoso Sistémico (LES); el Lupus Sistémico esta variante representa la mayoría de los casos que padecen esta enfermedad y/o condición. Puesto que, cerca de la mitad de los pacientes, se les afecta un órgano o tejido importante, por ejemplo, el corazón, los pulmones, los riñones.

El Lupus Cutáneo, esta variante afecta de manera única a la piel, se puede manifestar de diversas formas esto va a depender de cada paciente, de las cuales se pueden identificar cuatro: 1. lupus cutáneo agudo, 2. lupus cutáneo subagudo, 3. lupus discoide, 4. lupus tímido.

El Lupus inducido por Fármacos, esta variante contempla los casos que son provocados por dosis altas o prolongadas de ciertos medicamentos. Sus síntomas son parecidos a los del lupus sistémico, pero suelen remitir al suspender el medicamento causante.

Y por último, se encuentra el Lupus Neonatal esta variante suele ser muy raro encontrarlo, ya que este se origina en los anticuerpos de la madre y estos a su vez afectan al feto. Al nacer, el recién nacido puede presentar estos síntomas: bloqueo cardíaco congénito, manifestaciones cutáneas, elevación de las enzimas hepáticas Ictericia colestásica, neumonitis, trombopenia, anemia aplásica, anemia hemolítica leucopenia, por lo general desaparecen por completo alrededor de los seis meses de vida sin secuelas duraderas⁶.

Para su manejo se requieren desde fármacos antipalúdicos y antiinflamatorios hasta inmunosupresores y, en algunos casos, medicamentos biológicos y seguimiento por reumatología. Es de suprema importancia decir que no existe cura alguna para este padecimiento por lo que el tratamiento está enfocado en controlar, aminorar los síntomas.

Se presume que el Lupus Eritematoso Sistémico (LES)⁷, afecta aproximadamente a 5 millones de personas en todo el mundo. Esta enfermedad autoinmune presenta una incidencia anual que oscila entre 1.8 y 7.6 casos por cada 100 mil habitantes⁸, lo que refleja cuántos casos nuevos se diagnostican cada año en una población de esa magnitud.

A nivel global, el lupus figura entre las veinte principales causas de muerte en mujeres. En particular, dentro de los grupos de origen afrodescendiente e hispa-

no, el LES, ocupa el quinto lugar como causa de fallecimiento en mujeres de entre 15 y 24 años⁹.

La prevalencia, es decir, el porcentaje de la población que convive con LES en un momento dado se sitúa en torno al 0.06 %.

Por otra parte, en el caso de nuestro país México no existe un conteo oficial de cuántas personas viven con lupus, por lo que no se dispone de una cifra exacta ni siquiera aproximada. El único intento formal para recopilar esta información es el Registro Mexicano de Lupus, que funciona en el Laboratorio Internacional de Investigación sobre el Genoma Humano de la UNAM, ubicado en Juriquilla, Querétaro¹⁰.

De acuerdo con los datos de este registro, se estima que 20 de cada 100 mil habitantes tienen LES, es decir de los 133 millones de habitantes que integran al país 2 millones 660 personas lo padecen, es importante señalar que, las edades de las personas registradas van desde los 18 hasta los 79 años. Además, se reporta que aproximadamente el 31.8 % de los pacientes acude a consultas médicas privadas, lo que refleja diferencias en el acceso a la atención de salud¹¹.

Sin embargo, los datos de la Dirección General de Información en Salud (DGIS)¹², que analiza los certificados de defunción, muestran que entre los años 2000 y 2020 el LES, se ha mantenido como una de las principales causas de muerte en mujeres de 10 a 54 años.

De acuerdo con la Clasificación Internacional de Enfermedades (CIE-10), bajo los códigos M32.1, M32.8 y M32.9, en ese periodo se registraron 12 mil 114 fallecimientos de mujeres en los que el LES fue la causa.

Si se observa por grupos de edad, el LES ocupa:

- El 15 lugar entre las causas de muerte en personas de 15 a 24 años,
- El 16 lugar en los grupos de 25 a 34 años y 35 a 44 años,
- Y, el 18 lugar en el grupo de 45 a 54 años.

A pesar de su impacto en la salud pública, puesto que representa un problema relevante de salud pública de-

bido a su mortalidad y en la calidad de vida de la población afectada, en nuestro país existe una información limitada y fragmentada sobre su prevalencia, distribución demográfica, diagnóstico oportuno, acceso a tratamiento y desenlaces clínicos.

Esta escasez de datos en un registro específico del LES, en la Encuesta Nacional de Salud y Nutrición (Ensanut)¹³, produce una brecha significativa ya que deja a esta enfermedad fuera de la evidencia poblacional que sirve de base para la planeación sanitaria; sin estimaciones representativas de prevalencia y distribución geográfica no es posible dimensionar la demanda real de consultas especializadas, pruebas diagnósticas ni el volumen de medicamentos inmunosupresores y biológicos necesarios; además, se impide identificar desigualdades por sexo, edad o condición socioeconómica que requieren acciones focalizadas.

Asimismo, se dificulta la programación de capacitación para personal de primer contacto y especialistas en las zonas de mayor necesidad.

Derivado a lo anterior, la presente proposición se sustenta en los siguientes ordenamientos:

Ahora bien, con base en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos se fundamenta lo siguiente; en su artículo 4o en su párrafo cuarto establece que “*Toda persona tiene derecho a la protección de la salud*”¹⁴, este precepto Constitucional impone al Estado la obligación de generar y utilizar información estadística confiable que permita orientar las políticas públicas de salud. Incorporar el LES, en la ENSANUT responde a dicho precepto puesto que fortalece la base de datos necesaria para garantizar ese derecho.

Por su parte, la Ley General de Salud, en su artículo 104, establece que “*La Secretaría de Salud y los gobiernos de las entidades federativas, en el ámbito de sus respectivas competencias, y de conformidad con la Ley del Sistema Nacional de Información Estadística y Geográfica, captarán, producirán y procesarán la información necesaria para el proceso de planeación, programación, presupuestación y control del Sistema Nacional de Salud, así como sobre el estado y evolución de la salud pública*”¹⁵, con base a lo anterior se establece que las autoridades sanitarias tendrán que realizar investigaciones y en su caso recopilar información sobre los problemas de salud que afecten a la po-

blación, esto con el fin de orientar la planeación, prevención y el control de las enfermedades.

En conjunto, estos preceptos sustentan la necesidad de la incorporación de la enfermedad “Lupus” en el rubro de Enfermedades Crónicas en la Encuesta Nacional de Salud y Nutrición (Ensanut), permite dar cumplimiento a esta disposición legal; ya que, al generar datos confiables, representativos sobre la prevalencia, diagnóstico, tratamiento y así sus repercusiones en la calidad de vida de las personas afectadas.

Finalmente, resulta fundamental y urgente que la Secretaría de Salud, el Instituto Nacional de Salud Pública (INSP), y el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), en conjunto se coordinen las adecuaciones necesarias para integrar a la enfermedad del “Lupus” en la Encuesta Nacional de Salud y Nutrición (Ensanut), y adecuarla en el rubro de enfermedades crónicas, y así asegurar la disponibilidad de evidencia sólida actualizada, para la formulación de políticas públicas, programas y acciones sanitarias dirigidas a este sector de la población.

Es por lo anteriormente expuesto y fundado que, en aras de contribuir al fortalecimiento de la preservación de la vida de los ciudadanos se somete a consideración de esta honorable asamblea el siguiente

Punto de Acuerdo

Único.- La Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión, solicita respetuosamente a la Secretaría de Salud, al Instituto Nacional de Salud Pública (INSP), y al Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), para que, en el ámbito de sus respectivas competencias, realicen las acciones necesarias a fin de incorporar la enfermedad del Lupus Eritematoso Sistémico (LES), “lupus” y sus variantes dentro del rubro de las enfermedades crónicas, en la Encuesta Nacional de Salud y Nutrición (ENSANUT), con el objetivo de generar información actualizada, confiable y representativa, para que permita orientar a las diversas políticas públicas de atención, prevención y el tratamiento integral de esta enfermedad.

Notas:

1. https://www.gob.mx/salud/acciones-y-programas/dia-mundial-del-lupus-106188?utm_source= <https://www.reumatologiaini->

[ca.org/es-guias-practica-clinica-el-tratamiento-articulo-S1699258X24000846](https://www.gob.mx/salud/acciones-y-programas/dia-mundial-del-lupus-106188?utm_source=https://www.reumatologiaini-)

2. https://www.redescuelassalud.es/enfermedades/docs/GPC_549_Lupus_SESC.pdf

3. Ídem

4. https://www.niams.nih.gov/sites/default/files/catalog/files/lupus_ff_espanol.pdf

5. <https://medlineplus.gov/spanish/ency/article/000435.htm>

6. <https://www.lupus.org/resources/lupus-facts-and-statistics>
<https://www.aeped.es/sites/default/files/documentos/9-LES.pdf>

7. <https://www.lupus.org/es/resources/datos-y-estadisticas-sobre-el-lupus>

8. https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/13761/2013_30.pdf

9.

<https://www.imss.gob.mx/sites/all/statics/guiasclinicas/533GER.pdf>
<https://doi.org/10.1007/s00296-022-05154-9>
https://www.dgcs.unam.mx/boletin/bdboletin/2021_396.html

10. <https://lupusrgmx.liigh.unam.mx/>

11. Ídem

12. <https://doi.org/10.1007/s00296-022-05154-9>

13. https://ensanut.insp.mx/https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/ensanut/2018/doc/ensanut_2018_diseno_conceptual.pdf

14. <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/CPEUM.pdf>

15. <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGS.pdf>

Palacio Legislativo de San Lázaro,
a 4 de noviembre de 2025.

Diputada María de los Ángeles Ballesteros García

CON PUNTO DE ACUERDO, POR EL QUE SE SOLICITA RESPETUOSAMENTE A LA TITULAR DEL PODER EJECUTIVO FEDERAL, A LA SE Y A LA SHCP A EXTENDER POR 5 AÑOS MÁS LA VIGENCIA DEL DECRETO POR EL QUE SE REGULA LA IMPORTACIÓN DEFINITIVA DE VEHÍCULOS USADOS, A CARGO DEL DIPUTADO FERNANDO JORGE CASTRO TRENTI, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA

Quien suscribe, Fernando Jorge Castro Trenti, diputado integrante del Grupo Parlamentario de Morena de la LXVI Legislatura de la Cámara de Diputados del Honorable Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto por el artículo 6 numeral I, fracción I; y 79, numeral 1, fracción II del Reglamento de la Cámara de Diputados, someto a consideración de esta asamblea la siguiente proposición con punto de acuerdo, por el que se solicita a la Titular del Poder Ejecutivo Federal, a la Secretaría de Economía y a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, para que en el ámbito de sus facultades, se extienda por 5 años más la vigencia del Decreto por el que se regula la importación definitiva de vehículos usados, al tenor de la siguiente

Exposición de Motivos

Como resultado de la dinámica de comercio internacional de la que México forma parte con Estados Unidos y Canadá, se ha generado a través del tiempo una importante entrada de vehículos a nuestro país. Para el caso de vehículos usados, en el antiguo Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) se estableció que a partir del 1o de enero de 2009 y gradualmente hasta el año 2019, México no podrá adoptar ni mantener una prohibición o restricción a la importación de vehículos originarios usados, provenientes del territorio de Canadá o de los Estados Unidos de América, en función del año modelo de antigüedad de los vehículos. Asimismo, se estableció la desgravación progresiva de aranceles para este tipo de bienes; por tal motivo, en 2011 se emitió el “Decreto por el que se regula la importación definitiva de vehículos usados”¹, mismo que fue modificado en diversas ocasiones para prorrogar su vigencia.

Actualmente, a través del Tratado entre los Estados Unidos Mexicanos, los Estados Unidos de América y Canadá (T-MEC), se mantiene la obligación de no adoptar prohibiciones o restricciones a la importación de vehículos usados originarios del territorio de cual-

quiera de las Partes, sin que esto impida que los países puedan exigir la aplicación de las medidas de seguridad, registro vehicular y de emisiones para vehículos automotores, de forma compatible con el Tratado.

Es por ello, que el 24 de diciembre de 2020, el entonces Presidente de México, Andrés Manuel López Obrador tuvo a bien publicar en el Diario Oficial de la Federación, el “Decreto por el que se modifica y prorroga el diverso por el que se regula la importación definitiva de vehículos usados”², cuya vigencia se extendía hasta el 30 de septiembre de 2024, lo anterior, como parte de nuestros acuerdos comerciales, pero también como parte de la implementación de estrategias que permitan otorgar certeza jurídica a los importadores o propietarios de dichos vehículos, así como combatir la delincuencia y proteger el patrimonio familiar; ya que hasta ese momento, a pesar de los diversos esfuerzos del Gobierno federal, en el país se seguían presentando diversas problemáticas, relacionadas con la internación a territorio nacional de vehículos usados de procedencia extranjera sin registro y cuya legal estancia no se tramitaba conforme a las disposiciones legales aplicables, sobre todo en aquellos Estados de la República cuyo territorio se encuentra comprendido en la región fronteriza norte y en el Estado de Baja California Sur.

En el mencionado Decreto, se establecían beneficios consistentes en un trato arancelario preferencial para la importación definitiva al país de diversos vehículos usados, sin requerir para ello de un certificado de origen ni permiso previo de importación de la Secretaría de Economía. Dependiendo del tipo de vehículo y del año modelo, se aplicaba un arancel *ad valorem* del 1% o del 10%; por lo que sin este beneficio, el arancel puede alcanzar hasta un 50%, conforme a la Tarifa de la Ley de los Impuestos Generales de Importación y de Exportación. Asimismo, se establecía la obligación por parte de los comerciantes en el ramo de vehículos, de presentar al Servicio de Administración Tributaria, la información de las importaciones que realizaran al amparo del Decreto, con el propósito de mejorar la trazabilidad fiscal y el control del comercio automotriz fronterizo.

Posteriormente, la Presidenta Claudia Sheinbaum Pardo, el 4 de noviembre de 2024, publicó el “Decreto por el que se regula la importación definitiva de vehículos usados”³ cuya vigencia se extendía hasta el 5 de no-

viembre de 2025, al considerar que las condiciones que motivaron la emisión del Decreto de 2020, aún se encuentran presentes, por lo que se estimó conveniente retomar las medidas establecidas en el mismo, aunado a que el Gobierno de México continúa implementando estrategias que permitan mejorar el bienestar de la población, la seguridad y proteger el patrimonio familiar.

Dicho Decreto mantiene disposiciones esenciales como las siguientes: la posibilidad de importar vehículos con un año modelo de diez o más años anteriores al año de importación, siempre que el Número de Identificación Vehicular (NIV) corresponda a fabricación o ensamble en México, Estados Unidos o Canadá; la no exigencia de certificado de origen ni de permiso previo de la Secretaría de Economía; y la aplicación de un arancel preferencial del 1% para vehículos cuyo año-modelo sea de cinco a nueve años anteriores al año en que se realice la importación y que permanezcan en la franja fronteriza norte. Además, establece controles que impiden la importación de unidades reportadas como robadas, con daños estructurales o que no cumplan las normas de seguridad y ambientales aplicables.

Estos mecanismos no sólo dan cumplimiento a las obligaciones internacionales del Estado mexicano bajo el T-MEC, sino que también constituyen una herramienta efectiva para mantener un equilibrio entre el comercio exterior y la recaudación.

Es importante destacar que el mercado nacional de vehículos nuevos y usados enfrenta actualmente condiciones de presión por el aumento sostenido de precios. De acuerdo con información de la consultora J.D. Power, en 2024 el precio de los vehículos en México aumentó un 11.2%, alcanzando un promedio de 516,000 pesos por vehículo⁴. Esto demuestra la relevancia social de mantener una vía legal y segura para la adquisición de vehículos usados, especialmente en zonas rurales o fronterizas donde el transporte público es limitado.

Asimismo, la aplicación de este Decreto contribuye a disminuir la entrada irregular de unidades al territorio nacional y fortalece los mecanismos de control vehicular. La importación definitiva bajo un marco regulado permite que los vehículos ingresen al Registro Público Vehicular (REPUVE), lo que coadyuva en la prevención de delitos relacionados con el robo y el uso

de automóviles sin identificación o con alteraciones en el Número de Serie. La Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana ha reconocido que los vehículos sin registro o sin documentos de importación son más propensos a ser utilizados en la comisión de ilícitos.

Toda vez que el Decreto antes mencionado está a punto de concluir su vigencia, los sectores implicados —agentes aduanales, vendedores de autos usados e importadores— esperan una modificación que extienda su vigencia para mantener los beneficios actuales, ya que la falta de publicación de una prórroga implicaría el retorno a un esquema más costoso y restrictivo para la importación de vehículos usados, afectando tanto a las familias que recurren a este tipo de bienes como al comercio formal que los introduce conforme a la ley.

Por lo tanto, se estima urgente y necesario prorrogar la vigencia del Decreto antes referido, a fin de continuar implementando mecanismos que coadyuven a otorgar seguridad jurídica a los importadores o propietarios de vehículos automotores usados, así como evitar afectaciones económicas al erario público y al comercio formal del ramo. De igual forma, su extensión fortalecerá la transparencia fiscal, el control vehicular y la seguridad pública, además de asegurar el cumplimiento de las disposiciones derivadas del T-MEC.

Por lo anteriormente expuesto, se somete a consideración de esta honorable asamblea la siguiente proposición con

Punto de Acuerdo

Único.- La H. Cámara de Diputados solicita respetuosamente a la Titular del Poder Ejecutivo Federal, a la Secretaría de Economía y a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, para que en el ámbito de sus facultades, se extienda por 5 años más la vigencia del “Decreto por el que se regula la importación definitiva de vehículos usados”, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 4 de noviembre de 2024.

Notas:

1. DOF (2011). DECRETO por el que se regula la importación definitiva de vehículos usados. Disponible en: https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5198960&fecha=01/07/2011#gsc.tab=0

2. DOF (2020). DECRETO por el que se modifica y prorroga el diverso por el que se regula la importación definitiva de vehículos usados. Disponible en: https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5608711&fecha=24/12/2020#gsc.tab=0

3. DOF (2024). DECRETO por el que se regula la importación definitiva de vehículos usados. Disponible en: https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5742285&fecha=04/11/2024#gsc.tab=0

4. El Economista (2024). Precios de los autos que se venden en México se dispararon 320% en 20 años: JD Power. Disponible en: <https://www.eleconomista.com.mx/empresas/Precios-de-los-autos-que-se-venden-en-Mexico-se-dispararon-320-en-20-anos-20240919-0049.html>

Dado en el Palacio Legislativo de San Lázaro,
a 4 de noviembre de 2025.

Diputado Fernando Jorge Castro Trenti

CON PUNTO DE ACUERDO, POR MEDIO DEL CUAL SE SOLICITA RESPETUOSAMENTE A LA TITULAR DEL EJECUTIVO FEDERAL, DOCTORA CLAUDIA SHEINBAUM PARDO, A FIN DE ACTUALIZAR EL REGLAMENTO DE TRÁNSITO EN CARRETERAS Y PUENTES DE JURISDICCIÓN FEDERAL, EN MATERIA DE MOTOCICLETAS, A CARGO DE LA DIPUTADA EUNICE ABIGAIL MENDOZA RAMÍREZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA

La presente, diputada Eunice Abigail Mendoza Ramírez, integrante del Grupo Parlamentario de Morena de la LXVI Legislatura del Honorable Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto por el Artículo 79, numeral 2, fracción II del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración la siguiente proposición con punto de acuerdo, al tenor de las siguientes

Consideraciones

Primera: El uso de la motocicleta se ha consolidado en México como medio de transporte e instrumento de trabajo, registrando un crecimiento exponencial durante la última década. Según cifras del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), el parque vehicular de motocicletas pasó de 2.2 millones de unidades en 2014 a casi 9 millones en 2024¹. Este incremento masivo se ha concentrado especialmente en zonas metropolitanas y semiurbanas, donde la motocicleta se ha convertido en una solución económica y ágil para miles de personas que deben sortear a diario problemas como la congestión vial, la insuficiencia del transporte público y los altos costos de movilidad.

Se trata de un fenómeno de raíz popular y carácter esencialmente laboral, que refleja una profunda transformación en los patrones de movilidad del país. No obstante, esta rápida expansión no ha ido acompañada de políticas públicas integrales en materia de seguridad vial. La falta de regulación, formación e infraestructura adecuada ha dado lugar a un aumento sostenido de siniestros en los que se ven involucrados motociclistas, con consecuencias humanas, sociales y económicas de gran magnitud.

Segunda: La siniestralidad vial asociada al uso de motocicletas ha evidenciado una tendencia alarmante en México durante los últimos años. Distintos informes oficiales y estudios académicos coinciden en que los incidentes de tránsito se encuentran entre las principales causas de muerte y discapacidad en el país, situando a los motociclistas como uno de los actores viales más vulnerables, especialmente en carreteras federales y avenidas primarias.

Esta vulnerabilidad se refleja con crudeza en las estadísticas locales. Por ejemplo, en la Ciudad de México, según datos de la Secretaría de Movilidad (Semovi), las muertes de motociclistas se incrementaron en un 220% entre 2019 y 2023, con un saldo de más de 200 fallecimientos y aproximadamente 14,800 personas lesionadas tan solo en 2023². Esta tendencia no es aislada y se replica en entidades con alta densidad motociclista como Jalisco, Estado de México, Puebla y Veracruz, donde el uso intensivo de este vehículo para actividades de reparto y transporte particular coincide con las tasas más elevadas de siniestralidad³.

Desde el punto de vista de la salud pública, los siniestros en motocicleta suelen generar traumatismos de mayor gravedad en comparación con los que ocurren en vehículos cerrados. Como señala la Organización Mundial de la Salud (OMS), los motociclistas tienen una probabilidad 26 veces mayor de fallecer en un siniestro que los ocupantes de un automóvil⁴. Entre las lesiones más frecuentes se encuentran el trauma craneoencefálico, las amputaciones traumáticas y las lesiones medulares, que a menudo demandan atención hospitalaria inmediata, intervenciones quirúrgicas complejas y procesos de rehabilitación prolongados. En muchos casos, estos eventos dejan secuelas permanentes o resultan en muertes prematuras, afectando gravemente la calidad de vida de las víctimas y sus familias.

Esta situación configura una crisis de salud pública de dimensiones nacionales, que conlleva costos sociales, económicos y sanitarios sustanciales para el sistema en su conjunto. La evidencia disponible subraya la urgencia de implementar políticas integrales de seguridad vial que protejan a este creciente grupo de usuarios de la vía.

Tercera: Las causas que explican la gravedad y frecuencia de los siniestros de motocicletas en México son múltiples y de carácter acumulativo, operando en distintos niveles. En el ámbito del comportamiento individual, destacan factores inmediatos como la protección personal insuficiente evidenciada en el uso de cascos no certificados o mal ajustados, y la ausencia de guantes, calzado cerrado y ropa protectora, así como la sobrecarga de pasajeros o mercancías, la circulación entre carriles sin una regulación clara, y la falta de visibilidad nocturna debido a la ausencia de luces adecuadas o elementos reflectantes en el vehículo y la indumentaria.

Sin embargo, estos factores de riesgo operan en un contexto de vacío normativo y de gobernanza que los agrava sustancialmente. Existe una contradicción fundamental entre el marco teórico y la regulación operativa. Mientras la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial establece principios avanzados como la “jerarquía de la movilidad”⁵ y los “sistemas seguros”⁶, priorizando la protección de la vida, su implementación choca con reglamentos que tienen ausencia que resultan estratégicas para prevenir los accidentes por el uso de motociclistas. El Reglamento de Tránsito en

Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal, expedido en 2012, no establece distinciones técnicas entre motocicletas según su cilindraje, potencia o diseño, ni determina condiciones de aptitud mínimas para circular en vías de alta velocidad.

Esta laguna legal genera una situación de alto riesgo estructural puesto que permite que una motocicleta de bajo cilindraje, como una de 125 cc, diseñada para trayectos urbanos cortos, circule legalmente por autopistas federales donde debe interactuar con vehículos de alto desempeño. La brecha técnica y operativa es abismal. Por un lado, una moto de 125 cc típica tiene una potencia máxima de entre 10 y 15 caballos de fuerza (HP) y puede alcanzar una velocidad máxima de entre 90 y 100 km/h, a menudo con una aceleración muy limitada una vez superados los 80 km/h. Por otro lado, en una autopista, los automóviles y camiones circulan de manera constante entre 100 y 110 km/h, e incluso a más velocidad.

Suponiendo que un conductor de una moto de 125 cc, que necesita rebasar un camión que va a 90 km/h, para hacerlo, debe ingresar al carril de alta velocidad, donde el flujo vehicular va a 110 km/h. La moto, yendo a su velocidad máxima, no tiene potencia de reserva para acelerar y completar la maniobra con rapidez y seguridad. Por tanto, queda “atrapada” en el carril izquierdo, exponiéndose a una colisión por alcance. Además, la ligereza de la moto y la delgadez de sus neumáticos la hacen extremadamente vulnerable al “efecto pantalla”⁷ o estela turbulenta generada por los vehículos pesados. Al ser rebasada por un tráiler a alta velocidad, la masa de aire desplazada puede sacudir bruscamente la motocicleta, desestabilizando al conductor y provocando una caída.

Esta exposición a riesgos desproporcionados es, en buena medida, prevenible. La solución radica en políticas públicas que establezcan un cilindraje mínimo o, de manera más técnica, un índice de potencia/peso mínimo para circular en vías de alta velocidad. Una motocicleta de 250 cc o superior no solo tiene la potencia para mantener una velocidad de crucero segura y acelerar para evadir peligros, sino que suele contar con sistemas de frenado más eficientes (como frenos de disco en ambas ruedas), mayor distancia entre ejes y neumáticos más anchos que le confieren una estabilidad muy superior⁸. La omisión de estos criterios técnicos en la regulación actual constituye, por lo tanto,

una falla del sistema que contribuye directamente a la altísima siniestralidad.

Cuarta: Desde la perspectiva jurídica, México ha asumido compromisos internacionales en materia de seguridad vial y protección a la vida. La Convención Americana sobre Derechos Humanos, la Convención de Viena sobre Tránsito Vial y las resoluciones de la Asamblea General de la ONU sobre el Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021–2030 obligan a los Estados a adoptar medidas efectivas para reducir muertes y lesiones en el tránsito.

Asimismo, la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, en su meta 3.6, plantea reducir a la mitad las muertes y lesiones por accidentes de tráfico.

En el ámbito nacional, la Ley General de Salud y la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial establecen la responsabilidad del Estado de garantizar un entorno seguro, bajo el principio de “sistema seguro” que prioriza la protección de las personas más vulnerables. En consecuencia, el derecho a la movilidad segura es un derecho humano reconocido en la Constitución y exige acciones regulatorias coherentes con este principio.

La evidencia técnica y científica a nivel internacional es contundente al señalar que las motocicletas con motores de menos de 125 centímetros cúbicos (cc) carecen de las capacidades intrínsecas necesarias para operar de forma segura en carreteras de velocidad controlada. Su diseño, orientado a la eficiencia en trayectos urbanos cortos, se traduce en una combinación de factores de alto riesgo en entornos de alta velocidad, como lo es su potencia insuficiente para realizar maniobras críticas como rebases o aceleraciones de emergencia; una estructura ligera y una estructura corta que comprometen su estabilidad, haciéndolas extremadamente vulnerables a las corrientes de aire generadas por vehículos pesados; así también tienen una velocidad máxima que, incluso en modelos de alto rendimiento, ronda los 90-100 km/h, situándolas por debajo del flujo promedio del tráfico en autopistas y convirtiéndolas en un obstáculo móvil.

Estas limitaciones técnicas fundamentales confirman una premisa de seguridad vial elemental; estos vehículos no fueron diseñados para el entorno de las autopistas federales. Permitir su circulación en estas vías representa una falla del sistema que expone a sus

personas conductoras, así como a las personas acompañantes, a riesgos desproporcionados y prevenibles. Por ello, resulta imperativo que la normativa mexicana se alinee con los estándares internacionales de seguridad. La actualización del Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal, para restringir la circulación de motocicletas de baja cilindrada en vías de alta velocidad, es una medida técnicamente viable y normativamente coherente, que además cumple con una obligación ética y de salud pública para salvar vidas y prevenir tragedias en la red vial de jurisdicción federal.

Quinta: Los costos humanos y económicos de la siniestralidad vial son cada vez más alarmantes. Cada accidente no solo representa la pérdida o afectación de una vida, sino también un impacto directo en las familias, la productividad y el sistema de salud. Las medidas preventivas y regulatorias en materia de tránsito de motocicletas no son una carga administrativa, sino una inversión en vidas, salud y bienestar colectivo.

Por tal motivo, se propone que la Cámara de Diputados solicite respetuosamente a la Presidenta de la República, Doctora Claudia Sheinbaum Pardo, para que se impulse una actualización del Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal. El objetivo es incorporar criterios técnicos de seguridad vial que limiten o prohíban la circulación de motocicletas con cilindraje menor a 125 centímetros cúbicos en carreteras y autopistas federales, dado que estos vehículos no cuentan con las condiciones de potencia y estabilidad necesarias para transitar de forma segura en vías de alta velocidad. Esta medida busca reducir la siniestralidad y proteger la vida de las y los motociclistas que diariamente utilizan las carreteras del país.

Asimismo, el punto de acuerdo plantea solicitar respetuosamente a la Presidenta para que, a través de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT) y la Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana (SSPC), se implementen campañas nacionales de educación y sensibilización vial dirigidas a las personas motociclistas. Dichas campañas deberán enfocarse en la prevención de accidentes, el uso obligatorio del equipo de protección como casco certificado, guantes y chaleco reflejante, así como la promoción de una cultura de corresponsabilidad entre todas y todos los usuarios de las vías federales.

Actualizar el Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal para prohibir la circulación de motocicletas de menos de 125 cc y establecer criterios mínimos de seguridad para las que sí pueden circular (casco certificado, guantes, botas, chaleco reflejante, luces encendidas, pasajeros mayores de edad y licencias vigentes) representa una medida justa, proporcional y urgente que armoniza la técnica, la seguridad y los derechos humanos.

Por lo expuesto y fundado, sometemos a la consideración de esta honorable asamblea el siguiente

Punto de Acuerdo

Primero: La Cámara de Diputados del Honorable Congreso de la Unión solicita respetuosamente a la titular del Poder Ejecutivo Federal, Doctora Claudia Sheinbaum Pardo, para que, en el ámbito de sus competencias que le confiere el artículo 89, fracción I de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, así como los artículos 12 y 13 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, el artículo 3 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, y los artículos 1, 2, 4, 5, 74 Bis y 74 Ter de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, revise y actualice el Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal, a fin de incorporar criterios técnicos que limiten o prohíban la circulación de motocicletas con cilindraje menor a 125 centímetros cúbicos en carreteras y autopistas federales.

Segundo: La Cámara de Diputados del Honorable Congreso de la Unión solicita respetuosamente a la titular del Poder Ejecutivo Federal, Doctora Claudia Sheinbaum Pardo, para que, en el ámbito de sus competencias, y por medio de Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, así como a la Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana, se implementen campañas nacionales de sensibilización y educación vial orientadas a motociclistas, con énfasis en la prevención de accidentes, el uso del equipo de protección y la corresponsabilidad en la seguridad de todos los usuarios de las vías federales.

Notas:

1. Redacción Cionoticias, En 10 años crece 294% el total de motocicletas en México., 22 de septiembre de 2025. En <https://cionoticias.tv/2025/09/22/en-10-anos-crece-294-el-total-de-motocicletas-en-mexico/> con información del INEGI disponible en: <https://www.inegi.org.mx/programas/vehiculosmotor/>

2. López, Erik. Muertes de motociclistas se disparan 220% en cinco años en la CDMX. La Silla Rota, 19 de diciembre de 2024. En <https://lasillarota.com/metropoli/2024/12/19/muertes-de-motociclistas-se-disparan-220-en-cinco-anos-en-la-cdmx-515226.html> Con información de la Secretaría de Movilidad.

3. “En 2022 se dieron 135 mil 533 egresos hospitalarios de pacientes atendidos por una fractura, en 2024 la cifra se incrementó a 142 mil 888 egresos y, hasta mayo de 2025, suman 60 mil 950.”. Gobierno de México. IMSS refuerza la atención de patologías derivadas de accidentes en motocicleta. IMSS. Boletín No. 440/2025. En <https://www.imss.gob.mx/prensa/archivo/202508/440>

4. Organización Mundial de la Salud, Organización Panamericana de la Salud. “LA MOTOCICLETA EN EL TRÁNSITO EN LAS AMÉRICAS Situación y medidas para mejorar la seguridad de los usuarios” en <https://www.paho.org/sites/default/files/Hoja-informativa-La-motocicleta-en-el-transito-en-las-Américas.pdf>

5. Artículo 6. Jerarquía de la movilidad. La planeación, diseño e implementación de las políticas públicas, planes y programas en materia de movilidad deberán favorecer en todo momento a la persona, los grupos en situación de vulnerabilidad y sus necesidades, garantizando la prioridad en el uso y disposición de las vías, de acuerdo con la siguiente jerarquía de la movilidad: I. Personas peatonas, con un enfoque equitativo y diferenciado en razón de género, personas con discapacidad y movilidad limitada; II. Personas ciclistas y personas usuarias de vehículos no motorizados; III. Personas usuarias y prestadoras del servicio de transporte público de pasajeros, con un enfoque equitativo pero diferenciado; IV. Personas prestadoras de servicios de transporte y distribución de bienes y mercancías, y V. Personas usuarias de vehículos motorizados particulares. Las autoridades de los tres órdenes de gobierno establecerán en sus respectivos reglamentos el uso prioritario de la vía a vehículos que presten servicios de emergencia, cuando la situación así lo requiera.

6. Artículo 3. Glosario. Para efectos de esta Ley, se entenderá por: LVIII. Sistemas seguros: Prácticas efectivas, eficientes y prioritarias, que redistribuyen responsabilidades entre los diversos actores relacionados con la movilidad y no solo con las personas usuarias, cobran especial relevancia las vías libres de riesgos, los sistemas de seguridad en el transporte, en los vehículos y las velocidades seguras;

7. “En los días en los que sopla viento, uno de los momentos más peligrosos para la conducción se produce cuando este llega de repente, por ejemplo, al salir de un túnel o al adelantar a un vehículo voluminoso. Esto es lo que se conoce como efecto pantalla o interrupción temporal del viento.” Menéndez, Juan M. “Efecto pantalla: y de repente, el viento” en <https://revista.dgt.es/es/sabia-que/curiosidades/2018/1213-Que-es-el-efecto-pantalla.shtml>

8. Los cilindrajes de las motocicletas determinan en gran medida su diseño, capacidades y, crucialmente, su seguridad en distintos entornos. Las motos de bajos cilindrajes (50cc a 125cc), están concebidas para la movilidad urbana. Con potencias entre 3 y 15 HP, velocidades máximas que raramente superan los 100 km/h y sistemas de frenado básicos, su ligereza y agilidad son ideales para el tráfico de la ciudad. Sin embargo, estas mismas características las vuelven extremadamente vulnerables en autopistas, donde carecen de la potencia para rebasar con seguridad o escapar de situaciones de riesgo, y su escaso peso las hace inestables ante las turbulencias de los vehículos pesados. En el otro extremo, las motocicletas de medio cilindraje (250cc a 500cc), ofrecen una potencia sustancialmente mayor (entre 25 y 50 HP), frenos más potentes y una estructura más pesada y estable. Esta combinación les permite no solo circular a velocidades de carretera de manera cómoda, sino también contar con la aceleración necesaria para maniobrar de forma defensiva y la estabilidad para resistir mejor el viento y las corrientes de aire.

Dado en el Palacio Legislativo de San Lázaro,
a 4 de noviembre de 2025.

Diputada Eunice Abigail Mendoza Ramírez

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/>