

CONTENIDO

Proposiciones

- 2** Con punto de acuerdo, para exhortar a la SICT, a la SHCP, a la AFAC a realizar de manera coordinada diversas acciones para reanudar de manera inmediata los trámites para la expedición de licencias aeronáuticas, a cargo del diputado Iván Marín Rangel, del Grupo Parlamentario del PVEM
- 6** Con punto de acuerdo, para exhortar diversas autoridades federales y estatales a fortalecer la seguridad en cruces ferroviarios y garantizar la atención de las personas afectadas por el accidente ocurrido en Atlacomulco, Estado de México, el 8 de septiembre de 2025, a cargo del diputado Iván Marín Rangel, del Grupo Parlamentario del PVEM
- 10** Con punto de acuerdo, para exhortar a diversas autoridades de salud de los estados y de la CDMX a establecer y mantener un registro estatal de enfermedad renal crónica, suscrita por diversas diputadas y diputados integrantes de los Grupos Parlamentarios del PVEM, del PT, de Movimiento Ciudadano y del PRI

Anexo III-3

Jueves 20 de noviembre

Proposiciones

CON PUNTO DE ACUERDO, PARA EXHORTAR A LA SICT, A LA SHCP, A LA AFAC A REALIZAR DE MANERA COORDINADA DIVERSAS ACCIONES PARA REANUDAR DE MANERA INMEDIATA LOS TRÁMITES PARA LA EXPEDICIÓN DE LICENCIAS AERONÁUTICAS, A CARGO DEL DIPUTADO IVÁN MARÍN RANGEL, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PVEM

El que suscribe, **Iván Marín Rangel**, diputado del Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México, 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 del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración de esta honorable asamblea, la siguiente proposición con punto de acuerdo, al tenor de las siguientes

Consideraciones

La Agencia Federal de Aviación Civil (Afac) es un órgano administrativo desconcentrado de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT). Su objetivo es el de asegurar que el transporte aéreo participe en el proceso de crecimiento sostenido, sustentable y seguro, que contribuya al bienestar social, al desarrollo regional, a la conectividad y a la generación de empleos, además, tiene como visión, ser la autoridad aeronáutica que estimula y fomenta un transporte aéreo seguro, eficaz, eficiente, y competitivo, que satisfaga las necesidades de la sociedad mexicana, proporcionando servicios de calidad, siendo un pilar para el desarrollo económico y social del país, buscando el liderazgo en la región, erigiéndose como un referente mundial.¹

Este órgano ha sido pieza central del Gobierno de México. Gracias al trabajo en conjunto, nuestro país recuperó en 2023 la Categoría 1 de seguridad aérea por la Administración Federal de Aviación de Estados Unidos (FAA, por sus siglas en inglés), lo cual refleja un compromiso real de seguir cumpliendo con los estándares internacionales y la transparencia en este sector.

Su papel es estratégico en muchas materias, por lo que los esfuerzos para seguirla posicionando a nivel nacional e internacional como una institución que favorece la movilidad, el turismo, la economía y el transporte

aéreo son primordiales y deben centrarse en contar con pilotos y trabajadores certificados.

No obstante, esta Agencia ha experimentado distintos desafíos administrativos con respecto a la expedición de licencias aeronáuticas, según lo manifestado por personal y prestadores de servicios regulados por dicho organismo, razón por la cual el objetivo de este punto de acuerdo es conocer el estatus presupuestal de la Agencia Federal de Aviación Civil, en el contexto de estos señalamientos, que manifiestan que, debido a la falta de recursos financieros, se encuentra detenido el otorgamiento, expedición y/o renovación de licencias. Asimismo, se busca conocer las medidas implementadas en el sistema aeronáutico nacional para garantizar la continuidad y seguridad de las operaciones aéreas.

Reportes periodísticos señalan que, en julio de 2024, autoridades federales detectaron actos atípicos que derivaron en “fallas operativas en el retraso de licencias, certificaciones y dictámenes, y un encarecimiento en la operación de líneas aéreas, talleres y escuelas”.²

Fuentes del sector dicen que esta situación ha afectado la operación de aerolíneas, enfrentando procesos administrativos complejos, con relación a “la revalidación de licencias y un alejamiento de los estándares de seguridad de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)”.³

Estos cambios responden a circunstancias administrativas y de optimización del sistema de expedición de las licencias, sin embargo, es necesario atender oportunamente estas afectaciones, ya que miles de trabajadores especializados dependen de éstas para ejercer su profesión.

Personal técnico aeronáutico informó que ha cumplido hasta seis meses de espera para la renovación de sus licencias, situación que atribuyen a la pandemia y a los cambios en distintas direcciones de la Administración Federal de Aviación Civil (Afac)⁴, sin embargo, este problema se ha agravado con el tiempo.

Para mayo de 2024, diversos medios reportaron que se registraron fuertes caídas en los trámites de licencias aeronáuticas para pilotos, sobrecargos, técnicos y controladores, así como la capacitación de pilotos, señalando que se encuentran completamente detenidas.

De enero a marzo del año 2024, se efectuaron 3 mil 198 trámites de licencias, una caída anual de 43 por ciento; Mientras que se capacitaron a mil 426 pilotos, 32 por ciento menos que los del mismo periodo de 2023, informó la AFAC.⁵

La falta de materiales para la impresión de licencias y la suspensión de pagos a proveedores ha generado un rezago importante, esto ocurre previo al inicio de la temporada de fin de año.⁶

Un socio experto en Derecho Aeronáutico y Aeroportuario de la firma legal *Santamarina y Steta* dijo que los resultados muestran que la autoridad aeronáutica no cuenta con recursos, capital humano ni la tecnología suficiente para atender las necesidades de la industria aérea.⁷

Como es de observarse, esta situación afecta de manera directa la seguridad operacional, el empleo de cientos de familias y la continuidad de operaciones en aerolíneas y escuelas de aviación que tienen egresados que no pueden tramitar licencias, aerolíneas con personal pendiente de renovación y pilotos en tierra, sin poder ejercer.⁸

Esta situación no solo impacta en los derechos laborales y la seguridad aérea, sino que también puede comprometer la conectividad del país y la confianza en las instituciones del Estado mexicano ante organismos internacionales.

De atenderse esta situación, nuestro país se seguiría consolidándose como referente de seguridad aérea, manteniendo la confianza internacional y reforzando la política de bienestar que se impulsa desde el gobierno federal.

El sector aeronáutico es de vital importancia para el desarrollo de nuestro país, tal es el caso que, según los datos del Instituto Nacional de Estadística y Geografía, la industria aeronáutica ha mostrado un crecimiento anual del 8 por ciento en los últimos cinco años. Las exportaciones del sector superan los 7 mil millones de dólares anuales.⁹

El presupuesto de la AFAC ha fluctuado durante el sexenio: en 2020, periodo de pandemia, la autoridad recibió 75.2 millones de pesos, para luego alcanzar los 944.2 millones de pesos en 2022, año en que se

aumentaron los esfuerzos para recuperar la categoría 1.

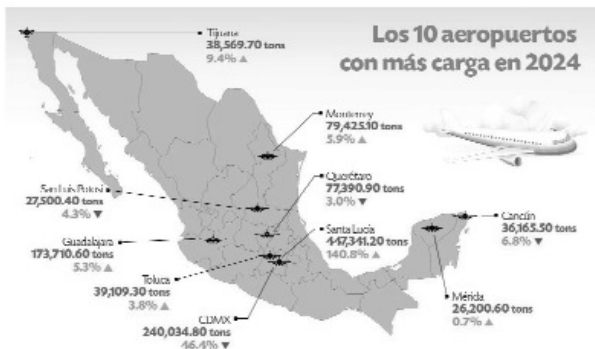
Información de la Secretaría de Hacienda muestra que en 2023 el gasto ejercido por la AFAC comenzó a descender, pues pasó a 904 millones de pesos, mientras que para este año la cifra se mantiene en 663 millones de pesos.¹⁰ En este sentido, el Proyecto de Presupuesto de Egresos de la Federación para el ejercicio fiscal 2026 relativo a la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transporte es del orden de 153,539,261,639 pesos. Al respecto se señala que para la Agencia Federal de Aviación Civil se le está asignando un presupuesto de 657,512,050 pesos.¹¹

Uno de los datos que también es importante resaltar es que en México existen 450 empresas pertenecientes a la industria, dando empleo a 110 mil personas, convirtiéndose en un mercado con un valor de cerca de 4 mil 600 millones de dólares anuales para el país.¹²

Además, es de reconocer que uno de los factores que ha impulsado el crecimiento de la industria es que cuenta con mano de obra calificada, toda vez que instituciones como la UNAM y el TEC de Monterrey han incorporado en sus planes de estudios esta disciplina. Más aún, México forma técnicos e ingenieros aeronáuticos desde 1937; en la actualidad hay 21 instituciones que ofrecen 52 programas de educación aeroespacial en niveles desde la carrera técnica hasta la maestría.¹³

En este sentido, un punto a favor de nuestra industria es la presencia de mercados internos fuertes, en especial en Querétaro, Monterrey y Puebla, lo que, sin duda, pone a México como un lugar estratégico para comercio que sirve de puente con los Estados Unidos de América y, a su vez, con el turismo de nuestro país, tanto de manera interna como externa.

Por otro lado, según datos de la misma Agencia Federal de Aviación Civil, la carga aérea que se transportó en México durante el año pasado mostró un crecimiento a tasa anual de 5.6%, con un millón 263 mil 585.6 toneladas, 67 mil 497 toneladas más que en 2023.¹⁴



Por otra parte, la Agencia Federal de Aviación Civil reveló que el mercado doméstico sumó 391 mil 667 toneladas, un alza anual del 2.3%, siendo el AIFA (Santa Lucía) el de mayor crecimiento con un 357.2 por ciento¹⁵.

Estadística de carga doméstica manejada por los principales aeropuertos (toneladas)

Top 10	dic-23	dic-24	Var	% Var	ene-dic-23	ene-dic-24	Var	% Var
Ciudad de México	4,574.0	5,325.4	751.4	▲ 16.4%	72,921.4	56,905.3	-17,016.1	▼ 23.2%
Querétaro	4,695.9	4,954.2	258.3	▲ 5.5%	49,863.6	53,564.1	3,700.5	▲ 7.4%
Guadalajara	2,487.0	3,121.0	634.0	▼ 10.2%	44,757.6	47,310.2	2,552.6	▲ 5.7%
Tijuana	2,789.9	2,972.2	182.3	▲ 6.5%	33,808.8	35,315.0	1,506.2	▲ 4.5%
Monterrey	2,587.7	2,612.8	105.1	▲ 4.2%	33,304.6	32,679.0	-625.6	▼ 2.1%
San Luis Potosí	2,223.3	2,172.5	-50.8	▼ 2.3%	28,019.4	27,163.5	-855.9	▼ 3.1%
Mérida	1,814.2	1,612.0	-202.1	▼ 11.1%	19,626.4	19,226.9	-399.5	▼ 2.0%
Santa Lucía	899.6	1,404.2	504.7	▲ 56.1%	3,869.5	17,695.2	13,825.7	▲ 357.2%
Cancún	1,273.8	1,296.7	22.9	▲ 6.0%	11,712.0	12,897.4	1,185.4	▲ 10.1%
Hermosillo	1,417.4	1,233.6	-183.7	▼ 13.0%	16,068.1	18,858.7	2,790.6	▲ 17.4%
Otros	6,494.4	5,877.2	-617.2	▼ 10.3%	68,861.7	71,051.7	2,190.0	▲ 3.7%
TOTAL	32,132.0	32,531.9	399.9	▲ 1.2%	382,875.9	391,667.0	8,791.1	▲ 2.3%

A nivel internacional el aumento fue de 7.2%, ya que terminó 2024 con 871 mil 918.6 toneladas, 58 mil 706.2 toneladas más contra 2023. El AIFA también encabezó el crecimiento en este segmento con un 136.2% más¹⁶.

Estadística de carga internacional manejada por los principales aeropuertos (toneladas)

Top 5	dic-23	dic-24	Var	% Var	ene-dic-23	ene-dic-24	Var	% Var
Santa Lucía	25,596.7	32,713.3	7,116.6	▲ 27.8%	181,863.6	429,645.9	247,782.3	▲ 136.2%
Ciudad de México	15,992.6	16,728.7	736.1	▲ 4.6%	374,965.8	184,129.5	-190,836.3	▼ 50.9%
Guadalajara	9,826.8	10,667.5	840.7	▲ 8.6%	120,248.8	126,400.4	6,151.6	▲ 5.1%
Monterrey	3,271.9	3,488.4	216.5	▲ 6.6%	41,603.3	46,746.0	5,142.7	▲ 12.4%
Cancún	2,664.2	2,395.9	-268.3	▼ 10.1%	27,108.8	23,268.2	-3,840.6	▼ 14.2%
Otros	4,940.1	4,992.3	52.2	▲ 1.1%	67,422.2	81,738.6	14,316.4	▲ 21.2%
TOTAL	72,294.2	71,016.1	-1,278.2	▼ 1.8%	813,212.5	871,918.6	58,706.2	▲ 7.2%

Sin lugar a duda, la importancia del sector es fundamental para el desarrollo del país. De cara al futuro, México necesita una industria más sólida, más fuerte y más competitiva. Algunas de las recomendaciones que se deben tomar en cuenta, de cara al 2032, son¹⁷:

1. Competitividad: Trabajar en tarifas, cambios de horarios y procedimientos que promuevan mayor demanda y beneficio para los pasajeros.

2. Marco Regulatorio: Promover un marco regulatorio alineado a las mejores prácticas y regulaciones internacionales.

3. Infraestructura: Desarrollo de la infraestructura aeroportuaria para atender las necesidades actuales y futuras.

4. Sostenibilidad: Trabajar conjuntamente en una política aeronáutica que promueva un piso parejo y crecimiento sustentable de la aviación mexicana.

Para el gobierno de la Cuarta Transformación la aviación civil es un sector estratégico que forma parte de esta modernización y cambio que se está realizando en nuestro país, pues a través de ella, se impulsa el turismo, se garantiza la conectividad, el comercio y la inversión, generando millones de empleos directos, razón por la cual resulta de gran importancia atender este tema.

Este gobierno ha demostrado que la eficiencia y la transparencia son dos cosas que lo distinguen; garantizar la continuidad de trámites aeronáuticos es una forma de respaldar esta visión para seguir consolidando instituciones fuertes y confiables.

Para el Grupo Parlamentario del Partido Verde no es menor el tema, toda vez que el desarrollo económico integral debe seguir un buen rumbo, al tiempo que es de reconocer que la integración de las políticas gubernamentales del país han logrado sacar de la pobreza a 13.4 millones de mexicanas y mexicanos.

Por lo anteriormente expuesto, someto a consideración de esta asamblea la siguiente proposición con

Punto de Acuerdo

Primero. La Cámara de Diputados del Honorable Congreso de la Unión exhorta respetuosamente a la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT) a que, en el ámbito de sus atribuciones, coordine acciones con la Agencia Federal de Aviación Civil (AFAC) a fin de garantizar que se cuente con los recursos para reanudar de manera inmediata los trámites de licencias aeronáuticas.

Segundo. La Cámara de Diputados del Honorable Congreso de la Unión exhorta respetuosamente a la

Secretaría de Hacienda y Crédito Público, para que dé a conocer públicamente cual es el monto de recursos que le trasfiere a la Agencia Federal de Aviación Civil (AFAC), y en su caso, libere los recursos necesarios para que ésta cumpla con las funciones de expedición de licencias, a fin de que no se afecte la operabilidad de la autoridad de aviación civil.

Tercero. La Cámara de Diputados del Honorable Congreso de la Unión exhorta respetuosamente a la Agencia Federal de Aviación Civil (AFAC) a que dé a conocer públicamente el número de licencias que se encuentran detenidas y/o pendientes de expedición o renovación, así como las medidas que se han implementado en el sistema aeronáutico nacional para seguir garantizando sus operaciones.

Notas:

1. Véase en: “Agencia Federal de Aviación Civil, ¿Qué hacemos?, Gobierno de México. Disponible en: <https://www.gob.mx/afac/que-hacemos>

2. Véase en: “Desborda corrupción a agencia aeronáutica”, Agencia reforma, 4 de octubre de 2025. Disponible: <https://paginacentral.com.mx/agencia-federal-de-aviacion-civil-desborda-corrupcion/>

3. *Ibidem*

4. Véase en: “Provocan cambios en AFAC retrasos en licencias”, A21 CDMX. 19 de enero de 2022. Disponible en: <https://a21.com.mx/normatividad/2022/01/19/provocan-cambios-en-afac-retraso-en-licencias-2/>

5. Véase en: “Registran fuertes caídas los trámites de licencias y la capacitación de pilotos en México”, Vanguardia MX, 15 de mayo de 2025. Disponible en: <https://vanguardia.com.mx/noticias/regis-tran-fuertes-caidas-los-tramites-de-licencias-y-la-capacitacion-de-pilotos-en-mexico-CP11964978>

6. Véase en: “Faltan licencias para personal técnico aeronáutico”. Reforma. 20 de octubre de 2025. Disponible en: <https://www.re-forma.com/faltan-licencias-para-personal-tecnico-aeronautico/ar3092487>

7. Véase en: “Registran fuertes caídas los trámites de licencias y la capacitación de pilotos en México”, Vanguardia MX, 15 de mayo de 2025. Disponible en: <https://vanguardia.com.mx/noticias/regis->

[tran-fuertes-caidas-los-tramites-de-licencias-y-la-capacitacion-de-pilotos-en-mexico-CP11964978](https://vanguardia.com.mx/noticias/regis-tran-fuertes-caidas-los-tramites-de-licencias-y-la-capacitacion-de-pilotos-en-mexico-CP11964978)

8. Véase en: “Faltan licencias para pilotos”, Plano informativo. 21 de octubre de 2025. Disponible en: <https://planoinformativo.com/1105863/faltan-licencias-para-pilotos>

9. Véase en: “Industria Aeronáutica creció en 8% en México en los últimos cinco Años”. The Logist World 19 de julio de 2024. Disponible en: <https://thelogisticsworld.com/actualidad-logistica/industria-aeronautica-crecio-8-en-mexico-en-los-ultimos-cinco-anos/#:~:text=Seg%C3%BAn%20datos%20del%20Instituto%20Nacional,su%20mano%20de%20obra%20calificada.>

10. Véase en: “Falla la AFAC en la entrega de certificados para operar aeronave”. El Financiero 28 mayo del 2024. Disponible en: <https://www.elfinanciero.com.mx/empresas/2024/05/28/falla-la-afac-en-la-entrega-de-certificados-para-operar-aeronaves/>

11. Véase en: Proyecto de Presupuesto de Egresos de la Federación para el Ejercicio Fiscal 2026”. Secretaría de Hacienda y Crédito Público. Disponible en: https://www.ppef.hacienda.gob.mx/work/models/PP3F2609/PPEF2026/Fiw326fP/paquete/egresos/Proyecto_Decreto.pdf

12. Véase en: “Industria aeronáutica en México emplea a más de 110 mil personas”. México Aeroespacial 19 de Julio de 2024. Disponible en <https://mexicoaeroespacial.mx/2024/07/19/industria-aeronautica-en-mexico-emplea-a-mas-de-110-mil-personas/>

13. Véase en: “Industria aeronáutica crece en 8% en cinco años: INEGI”. Milenio 17 de julio de 2024. Disponible en: <https://www.milenio.com/negocios/inegi-industria-aeronautica-crece-8-en-5-anos>

14. Véase en: “Carga Aérea en México “Vuela Alto” en 2024”. Disponible en [https://t21.com.mx/carga-aerea-en-mexico-vuela-a-lto-en-2024/#:~:text=La%20carga%20a%C3%A9rea%20que%20se,de%20Aviaci%C3%B3n%20Civil%20\(AFAC\).](https://t21.com.mx/carga-aerea-en-mexico-vuela-a-lto-en-2024/#:~:text=La%20carga%20a%C3%A9rea%20que%20se,de%20Aviaci%C3%B3n%20Civil%20(AFAC).)

15. Véase en: “Carga Aérea en México “Vuela Alto” en 2024”. Disponible en [https://t21.com.mx/carga-aerea-en-mexico-vuela-a-lto-en-2024/#:~:text=La%20carga%20a%C3%A9rea%20que%20se,de%20Aviaci%C3%B3n%20Civil%20\(AFAC\)](https://t21.com.mx/carga-aerea-en-mexico-vuela-a-lto-en-2024/#:~:text=La%20carga%20a%C3%A9rea%20que%20se,de%20Aviaci%C3%B3n%20Civil%20(AFAC))

16. *Ídem.*

17. Véase en: “El valor de la aviación en México”. Disponible en: <https://www.iata.org/contentassets/6b35a981bbf6488dbd837a59d224501c/infographics/keydataflyer-mexico-sp.pdf>

Dado en el Palacio Legislativo de San Lázaro,
a 20 de noviembre de 2025.

Diputado Iván Marín Rangel (rúbrica)

CON PUNTO DE ACUERDO, PARA EXHORTAR DIVERSAS AUTORIDADES FEDERALES Y ESTATALES A FORTALECER LA SEGURIDAD EN CRUCES FERROVIARIOS Y GARANTIZAR LA ATENCIÓN DE LAS PERSONAS AFECTADAS POR EL ACCIDENTE OCURRIDO EN ATLACOMULCO, ESTADO DE MÉXICO, EL 8 DE SEPTIEMBRE DE 2025, A CARGO DEL DIPUTADO IVÁN MARÍN RANGEL, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PVEM

El que suscribe, **Iván Marín Rangel**, diputado del Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México, 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 del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración de esta honorable asamblea, la siguiente proposición con punto de acuerdo, al tenor de las siguientes

Consideraciones

El pasado 8 de septiembre de 2025 se registró un lamentable accidente en el municipio de Atlacomulco, Estado de México, en la carretera federal Maravatío-Atlacomulco, cuando un tren de la empresa Canadian Pacific Kansas City (CPKC) embistió a un autobús de pasajeros de dos pisos, de la línea “Herradura de Plata”, que había salido de San Felipe del Progreso con destino a la Ciudad de México, resultando varias personas fallecidas y decenas de lesionadas.

En los vídeos se observa cómo el autobús intentó ganar el paso al tren de carga, lo que ocasionó este accidente que a la fecha ha dejado 10 decesos y 56 lesionados. La gobernadora del Estado de México señaló en sus redes sociales que el accidente mantiene un saldo de 17 personas hospitalizadas.

En la zona del accidente solo había una señal de alto y no plumas de seguridad, lo que ha reavivado el debate sobre la falta de infraestructura en cruces ferroviarios. Testimonios señalan que el chofer habría intentado ganarle el paso al tren.¹

Este suceso fue una muestra de lo importante que es contar con cruces ferroviarios y con infraestructura adecuada, con sistemas que funcionen de manera óptima y que garanticen la seguridad de los automovilistas y de las personas.

La puesta en marcha de un proyecto que redefina las señalizaciones y que asegure el buen funcionamiento de los sistemas en los cruces ferroviarios debe ser una prioridad, puesto que, con ello, se evitarían accidentes y se transitaría a un mayor estado de bienestar y seguridad.

Casos como estos no son aislados, el 30 de abril de este año, en el municipio de Salinas Victoria, Nuevo León, un camión tipo Torton fue impactado y arrastrado decenas de metros.² En el mismo estado, en el municipio de García, ocurrió otro accidente entre un camión de pasajeros y un tren.³

En Saucillo, Coahuila, un camión de carga fue embestido por el tren, dejando dos personas fallecidas.⁴ En Irapuato, Guanajuato, una locomotora arrolló a tres vehículos y a una moto, dejando 6 personas fallecidas y una persona lesionada.⁵

Datos de la Agencia Reguladora de Transporte Ferroviario (Artf) revelaron que, de enero a abril de 2024, los siniestros en el Sistema Ferroviario Mexicano aumentaron 55% anual, con un total de 576 eventos.⁶

Las entidades con mayor número de reportes de siniestros en enero de 2024 fueron⁷:

- Estado de México (12 reportes – 10.34%)
- Nuevo León (12 reportes – 10.34%)

- Chihuahua (11 reportes – 9.48%)
- Jalisco (10 reportes – 8.62%)
- Coahuila (9 reportes – 7.76%)

Entre enero y julio de 2024 se recibieron mil 41 reportes de siniestros, lo que significa un aumento de 42.02 por ciento comparado con el mismo periodo del año anterior, según datos de la ARTF consultados por el periódico *Excélsior*.⁸

Al respecto, la Asociación Mexicana de Ferrocarriles (AMF) señaló que, en 2023, se registraron en promedio unos 700 accidentes viales en los cruces de tren al año, contra autos y camiones, y aunque esta cifra fue de hace dos años, es una prueba de que los accidentes viales al año en cruces de tren tienen altos costos sociales y económicos.⁹

Estos accidentes se han convertido desde hace varios años en una problemática nacional que exige acciones concretas de coordinación entre los diversos órdenes de gobierno, así como con las concesionarias ferroviarias para robustecer los trabajos y garantizar la seguridad y la justicia de las víctimas y familias que se han visto afectadas.

La vulnerabilidad de la población frente a estos cruces ferroviarios, especialmente en las regiones del país que utilizan el transporte público diariamente y que su ruta lleva consigo trasladarse por esas zonas, representa un gran reto a nivel nacional. En México, la mayor cantidad de reportes de seguridad ferroviaria que se presentan en cruces a nivel corresponde a los arrollamientos de vehículo, representando el punto de mayor riesgo de colisión.

La *Norma Oficial Mexicana NOM-050-SCT2-2017, Disposición para la señalización de cruces a nivel de caminos y calles con vías férreas*, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 29 de junio de 2017, establece los señalamientos y dispositivos que deben instalarse, así como las disposiciones y los métodos de calificación que deben observarse para brindar seguridad a usuarios en los cruces a nivel de caminos, calles y carreteras con vías férreas, en ella también se establece que se debe indicar a los conductores de vehículos y a los peatones la aproximación o presencia de un equipo ferroviario en un cru-

ce a nivel mediante señales luminosas, dispositivos audibles y barreras.

La reciente reforma a la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario establece la creación de la Agencia de Trenes y Transporte Público Integrado (Attrapi), como organismo descentralizado sectorizado en la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes. Esta Agencia tendrá atribuciones de planeación, regulación, supervisión, construcción y modernización ferroviaria, por lo que esta nueva disposición permitirá fortalecer la seguridad de los cruces ferroviarios.

Como se ha señalado, la presente proposición con punto de acuerdo tiene el propósito de contribuir en la salvaguarda de las personas en los cruces ferroviarios, por ello, está formulada con un enfoque social que prioriza a las víctimas y sus familias, procurando que las autoridades federales y estatales actúen de manera coordinada para garantizar la justicia y la certeza jurídica, enfatizando la importancia de fortalecer los protocolos de prevención y respuesta inmediata.

Es muy importante poner en marcha estrategias permanentes de mantenimiento de los sistemas de alerta y de seguridad, así como de la señalética de los cruces ferroviarios, ya que con ello se contribuye en gran medida a la seguridad de las personas.

Supervisar el buen funcionamiento de los sistemas en mención, permitirá alertar debidamente a peatones, conductores de camiones de pasajeros y de carga, así como de transporte público y de automovilistas, motociclistas y vehículos no motorizados sobre la proximidad de los trenes, lo cual significaría una estrategia de prevención de accidentes de gran utilidad.

Por otra parte, históricamente han existido en nuestro país grupos sociales que han quedado al margen de la justicia social, existen 23.2 millones de personas de 3 años y más que se autoidentifican como indígenas, lo que equivale a 19.4% de la población total de ese rango de edad¹⁰ en México.

En el 2020 se contabilizaron un total de 2.8 millones de hogares indígenas. Se identificó que en México había 7.3 millones de personas que hablan alguna lengua indígena. Las entidades federativas con mayor porcentaje de población hablante de lengua indígena fueron: Oaxaca (31.2%), Chiapas (28.2%), Yucatán (23.7%) y

Guerrero (15.5%). Estas cuatro entidades acumularon 50.5% del total de hablantes de lengua indígena en el país¹¹.

En el Estado de México, el año pasado se incorporaron 103 comunidades al listado de pueblos indígenas, para dar un total de 844 localidades como pueblos originarios mexiquenses dentro del Consejo Estatal para el Desarrollo Integral de los Pueblos Indígenas.¹²

Es en este contexto en que a la llegada del ex presidente Andrés Manuel López Obrador y la cuarta transformación que la justicia ha comenzado a permear en la sociedad mexicana. Un ejemplo de ello son los programas sociales que han dado como resultado que en la actualidad existan 13.5 millones de mexicanas y mexicanos fuera de la pobreza.

En concreto, uno de los avances más importantes en materia de justicia, para las comunidades en comento fue la reforma al artículo 2o de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, por medio del cual se reivindica a las culturas originarias *como sujetos de derecho público*¹³, lo cual es apenas un primer paso en el avance de los derechos de los pueblos y comunidades indígenas y afroamericanas, es por eso que los esfuerzos legislativos de quien suscribe siempre estarán encaminados a fortalecer y cuidar el desarrollo y avance de sus derechos en plenitud, más aún cuando su insuficiente protección derive en hechos lamentables como lo es el referido en el presente documento.

No solo es prevenir y atender las causas de un siniestro de tránsito, también es importante darle seguimiento, toda vez que las secuelas emocionales pueden ser irreversibles. Diversas publicaciones señalan que algunas de las principales pueden ser¹⁴:

- **Conmoción e incredulidad:** Cuando alguien se ve implicado en un accidente de coche, puede que le cueste creer lo que ha ocurrido y le cueste procesar el suceso.
- **Miedo y ansiedad:** Después de un accidente de coche, una persona puede tener miedo de conducir o de ser pasajero en un coche. También puede preocuparse por su seguridad y la de sus seres queridos.
- **Trastorno de estrés postraumático (Tept):** El TEPT es un trastorno mental que puede producirse

después de haber sufrido un acontecimiento traumático. Los síntomas del TEPT incluyen recuerdos, pesadillas, ansiedad y depresión.

- **Depresión:** Un accidente de coche también puede hacer que una persona experimente sentimientos de tristeza, desesperanza y pérdida de interés por actividades que antes disfrutaba.

- **Lesiones físicas:** Las lesiones físicas, especialmente los traumatismos craneoencefálicos, derivadas de un accidente de tráfico también pueden afectar la salud mental. El dolor crónico y la movilidad limitada pueden hacer que una persona se sienta frustrada y deprimida.

Estrés financiero: Un accidente de coche también puede causar estrés financiero, que puede conducir a la ansiedad y la depresión.

Es obligación del Estado brindar salud a los habitantes en todos los ámbitos, tanto física como emocionalmente, pero además el Estado en su conjunto debe garantizar la justicia pronta y expedita, así como lo ha reafirmado la Cuarta transformación de la mano del Partido Verde Ecologista de México.

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

Punto de Acuerdo

Primero. La Cámara de Diputados del Honorable Congreso de la Unión exhorta respetuosamente a la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT) a coordinar las acciones pertinentes con las empresas ferroviarias concesionarias y autoridades locales con el objetivo de que éstas implementen de manera inmediata las medidas de seguridad necesarias, incluyendo plumas automáticas, de señalización y alarmas permanentemente en los cruces ferroviarios para su correcta operación y mantenimiento.

Segundo. La Cámara de Diputados del Honorable Congreso de la Unión exhorta respetuosamente a los tres órdenes de gobierno para que, a través de sus órganos de justicia, se coordinen para coadyuvar entre sí a esclarecer los hechos que motivaron del incidente ferroviario del pasado 8 de septiembre en Atlacomulco, Estado de México.

Tercero. La Cámara de Diputados del Honorable Congreso de la Unión exhorta respetuosamente a la Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana, a través de la Coordinación Nacional de Protección Civil, a fortalecer los protocolos de prevención y respuesta inmediata ante accidentes ferroviarios, garantizando que las mujeres, comunidades y pueblos originarios reciban atención prioritaria en caso de emergencias.

Cuarto. La Cámara de Diputados del Honorable Congreso de la Unión exhorta respetuosamente al Gobierno del Estado de México y a las dependencias correspondientes para que, en el ámbito de sus atribuciones y competencias, asegure la atención médica, psicológica y apoyo económico, así como el acceso a la justicia y certeza jurídica a las personas afectadas por los hechos ocurridos en el accidente ferroviario en Atlacomulco, Estado de México el pasado 8 de septiembre.

Notas:

1. Véase en: “Accidente en Atlacomulco: dan de alta a 40 personas”, El Sol de Toluca, 10 de septiembre de 2025. Disponible en: <https://oem.com.mx/elsoldetoluca/local/40-dados-de-alta-y-17-hospitalizados-tras-accidente-en-atlacomulco-25687305>
2. Véase en: “Tren impacta camión y lo arrastra 50 metros en Salinas Victoria; hay un lesionado”, Arianna Sandoval, MVS Noticias, 30 de abril de 2025. Disponible en: <https://mvsnoticias.com/nuevo-leon/2025/4/30/tren-impacta-camion-lo-arrastra-50-metros-en-salinas-victoria-hay-un-lesionado-690247.html>
3. Véase en: “Revelan video del choque entre tren y camión urbano en García”, Kevin Mendoza, MVS Noticias, 8 de enero de 2025. Disponible en: <https://mvsnoticias.com/nuevo-leon/2025/1/8/revelan-video-del-choque-entre-tren-camion-urbano-en-garcia-672999.html>
4. Véase en: “Identifican a las víctimas del choque entre camión y tren en Saucillo”, Impacto Noticias, 21 de marzo de 2025. Disponible en: <https://impactonoticias.com.mx/saucillo/identifican-a-las-victimas-del-choque-entre-camion-y-tren-en-saucillo/>
5. Véase en: “Locomotora en Irapuato Dejó Destrucción y Muerte a Su Paso: ¿Cómo Ocurrió el Accidente?”, N+, 9 de agosto de 2025. Disponible en: <https://www.nmas.com.mx/estados/locomotora-en-irapuato-dejo-destruccion-y-muerte-a-su-paso-como-ocurrio-el-accidente/>
6. Véase en: “Aumentan 55% siniestros en trenes”, Saraí Cervantes, Reforma, 16 de julio de 2024. Disponible en: <https://www.reforma.com/aumentan-55-siniestros-en-trenes/ar2841213>
7. Véase en: “Pulso del Sistema Ferroviario Mexicano”, Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, enero 2024. Disponible en: https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/906226/Pulso_Seguridad_Enero_2024_V02.pdf
8. Véase en: “Siniestros en las vías de tren suben 42%, ¿cuáles son los más frecuentes?”, Carla Martínez, Dinero en Imagen, 24 de septiembre de 2024. Disponible en: <https://www.dineroenimagen.com/actualidad/siniestros-en-vias-tren-suben-42-por-cientos-cuales-son-mas-frecuentes>
9. Véase en: “Al año, registran alrededor de 700 accidentes viales en los cruces de tren”, Enrique Torres, El Heraldo de México, 17 de agosto de 2023. Disponible en: <https://heraldodemexico.com.mx/edicion-impresa/2023/8/17/al-ano-registran-alrededor-de-700-accidentes-viales-en-los-cruces-de-tren-530887.html>
10. Véase en: Estadísticas a Propósito del día Internacional de los Pueblos Indígenas, Disponible en: https://www.inegi.org.mx/contenidos/saladeprensa/aproposito/2022/EAP_PueblosInd22.pdf septiembre 2025.
11. Ídem.
12. Véase en: Edomex incluye 103 comunidades a listado de pueblos indígenas. Alberto Dzib, 5 de junio de 2024. Disponible en: <http://sistemamexiquense.mx/noticia/edomex-incluye-103-comunidades-listado-pueblos-indigenas>
13. Véase en: Decreto DOF. Reforma al artículo 2do de la Constitución en materia de Pueblos y Comunidades Indígenas y Afromexicanos. Disponible en: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/947760/DOF-2024-09-30-VES-SG.pdf> septiembre 2025
14. Véase en: ¿Cómo afrontar el trauma de un accidente de tráfico: Guía para buscar ayuda?. Disponible en: <https://personalinjur-yatl.com/es/blog/car-accident-trauma> setiembre de 2025.

Dado en el Palacio Legislativo de San Lázaro,
a 20 de noviembre de 2025.

Diputado Iván Marín Rangel (rúbrica)

CON PUNTO DE ACUERDO, PARA EXHORTAR A DIVERSAS AUTORIDADES DE SALUD DE LOS ESTADOS Y DE LA CDMX A ESTABLECER Y MANTENER UN REGISTRO ESTATAL DE ENFERMEDAD RENAL CRÓNICA, SUSCRITA POR DIVERSOS DIPUTADAS Y DIPUTADOS INTEGRANTES DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS DEL PVEM, DEL PT, DE MOVIMIENTO CIUDADANO Y DEL PRI

Los que suscriben, diputado **Eruviel Ávila Villegas**, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México y Presidente de la Comisión de Ciencia Tecnología e Innovación, diputada **Rosalía León Rosas** integrante del Grupo Parlamentario del Partido del Trabajo; diputada **Anayeli Muñoz Moreno** integrante del Grupo Parlamentario del Partido Movimiento Ciudadano; y diputado **Humberto Ambríz Delgadillo**, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional de la LXVI Legislatura del Honorable Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 6, numeral 1, fracción I; y 79, numeral 2, fracciones I y II del Reglamento de la Cámara de Diputados, someten a consideración de esta honorable asamblea, la siguiente proposición con punto de acuerdo al tenor de las siguientes

Consideraciones

I. ¿Qué es la *Enfermedad Renal Crónica* (ERC)?

La enfermedad renal crónica (ERC) se refiere al deterioro progresivo e irreversible de la función de los riñones. En términos simples, significa que los riñones pierden gradualmente su capacidad de funcionar correctamente, filtrando menos desechos y líquidos de la sangre. Este deterioro se clasifica en cinco etapas según su gravedad, donde la etapa 1 es inicial (función renal casi normal) y la etapa 5 es la más avanzada. En la etapa 5, conocida como enfermedad renal terminal, los riñones prácticamente ya no funcionan, por lo que el paciente requiere tratamientos de sustitución renal para seguir con vida, como diálisis (hemodiálisis o diálisis peritoneal) o un trasplante de riñón. En otras palabras, sin alguno de estos tratamientos en etapa 5, la vida del paciente está en riesgo.

II. Innovación y uso de inteligencia artificial para la salud pública

El aprovechamiento de la ciencia de datos y de la inteligencia artificial abre nuevos horizontes para la

salud pública en México. Un ejemplo de ello es el trabajo “*Análisis espacio-temporal de la contaminación en Aguascalientes y su impacto en la salud pública utilizando técnicas de inteligencia artificial*”¹, mediante el cual se logró identificar y predecir zonas con altos niveles de contaminantes en agua, aire y suelo.

Esta innovación científica permite establecer correlaciones entre los niveles de contaminación ambiental y la aparición de enfermedades crónicas, como la enfermedad renal crónica (ERC), vinculada a la exposición prolongada a metales pesados —arsénico, cadmio o plomo— y compuestos orgánicos tóxicos presentes en fuentes de agua potable.

Gracias al uso de modelos de aprendizaje automático y análisis espacio-temporal, es posible **detectar patrones de riesgo, anticipar brotes o incrementos de casos**, y diseñar estrategias de prevención más precisas y focalizadas. De manera particular, los resultados muestran que las comunidades rurales y periurbanas son las más expuestas a contaminantes sin recibir atención médica oportuna, lo que contribuye al deterioro progresivo de la función renal. Así, el uso de la inteligencia artificial en salud ambiental se convierte en una herramienta clave para **emitir alertas tempranas, orientar recursos y construir políticas públicas basadas en evidencia científica**.

III. Vinculación académica y desarrollo tecnológico para la prevención de enfermedades renales

La innovación no sólo depende de la tecnología, sino también de la cooperación entre instituciones académicas y de salud. Como es el caso del convenio entre el **Instituto Tecnológico de Aguascalientes (ITA)** y el **Instituto de Atención Integral de Enfermedades Renales (INAER)** que permite que estudiantes y docentes de las áreas de química, sistemas computacionales y administración colaboren con especialistas en salud renal en proyectos de investigación aplicada, desarrollo de tecnologías médicas, análisis de datos clínicos y campañas de concientización.

Este tipo de alianzas demuestra que la innovación, la inteligencia artificial y la ciencia de datos pueden transformar la manera en que entendemos y enfrentamos enfermedades crónicas como la enfermedad renal crónica. Al generar conocimiento útil y acciones con-

cretas desde la academia y la investigación aplicada, se sientan las bases para una política de salud más inteligente, predictiva y humana.

No obstante lo anterior, es indispensable contar con información, datos y estadísticas precisas que permitan dimensionar el impacto real de la enfermedad renal crónica (ERC) en la salud pública de México. La ausencia de registros integrales limita la capacidad de respuesta de las autoridades sanitarias, impidiendo una planeación eficaz y basada en evidencia. Por ello, resulta fundamental fortalecer la cooperación entre los tres órdenes de gobierno —federal, estatal y municipal—, así como con instituciones académicas y del sector salud, para generar y mantener actualizada la información necesaria que oriente el diseño de políticas públicas, estrategias preventivas y programas de atención oportuna frente a este creciente desafío sanitario.

IV. Impacto de la *Enfermedad Renal Crónica* en la salud pública de México

La enfermedad renal crónica se ha convertido en un grave problema de salud pública en México debido a su alta frecuencia, mortalidad y secuelas. De acuerdo con datos oficiales, la enfermedad renal crónica ya se encuentra entre las diez principales causas de muerte en nuestro país.²

Las tendencias son preocupantes no solo a nivel nacional sino regional: se estima que para el año 2040 la enfermedad renal crónica podría llegar a ser la primera causa de muerte en toda Latinoamérica, de continuar las tendencias actuales (proyección basada en estudios internacionales)^{3, 4}

Además de causar muertes prematuras, la enfermedad renal crónica también ocasiona discapacidad y años de vida perdidos por enfermedad. México destaca a nivel global por la carga que representa la ERC: es el país donde más años de vida saludables se pierden (por muerte prematura o enfermedad) a causa de la ERC, comparado con cualquier otro país.⁵

Dicho de otra forma, la combinación de muertes tempranas y años viviendo con discapacidad por la ERC es mayor en México que en el resto del mundo, lo que refleja la severidad y magnitud de este padecimiento en la población mexicana.

V. Costos económicos asociados a la *Enfermedad Renal Crónica*

La enfermedad renal crónica no solo causa estragos en la salud de las personas, sino que también representa una carga económica enorme para el sistema de salud. Es considerada actualmente el padecimiento más costoso para el sistema de salud mexicano, dado que su tratamiento —especialmente en etapas avanzadas— requiere intervenciones complejas y prolongadas. Para dimensionar el problema, estudios del Instituto Mexicano del Seguro Social (IMSS) reportan que cada paciente con enfermedad renal crónica en terapia de hemodiálisis le cuesta al sistema de salud en promedio hasta \$257,000 pesos al año.⁶

Este gasto anual por paciente es sumamente alto en comparación con muchas otras enfermedades crónicas.

Ya en 2014 se evidenciaba el desproporcionado impacto económico de la enfermedad renal crónica, tan solo en el IMSS: los pacientes con enfermedad renal crónica terminal (etapa 5) representaban aproximadamente solo el 0.8% de los derechohabientes del IMSS, pero consumían cerca del 15% del presupuesto anual del principal programa de salud (Seguro de Enfermedades y Maternidad)

En números absolutos, para el ejercicio presupuestal que se refiere, se destinaron 13,250 millones de pesos en ese grupo de pacientes,⁷ que con un cambio en la política de prevención y detección podrían ayudar a disminuir esta carga financiera. Estas cifras dejan claro que la enfermedad renal crónica implica costos muy elevados para las instituciones de salud, lo que amenaza la sostenibilidad financiera del sistema si no se toman medidas preventivas efectivas.

VI. Necesidad de prevención, detección temprana y un registro nacional de *Enfermedad Renal Crónica*

La importancia desproporcionada de la enfermedad renal crónica en México, tanto en vidas afectadas como en costos, hace urgente la implementación de políticas públicas enfocadas en la prevención, detección oportuna y manejo adecuado de esta enfermedad. Es alentador mencionar que recientemente se puso en marcha la Estrategia Nacional para la Prevención de Enfermedades No Transmisibles, la cual incluye un protocolo

específico para la prevención de la ERC (dentro de los Protocolos de Atención Médica del PRONAM). Esta estrategia nacional es un paso importante hacia la detección temprana de la enfermedad en grupos de riesgo (por ejemplo, pacientes con diabetes o hipertensión), lo que podría retrasar la progresión a etapas avanzadas.

¿Por qué es necesario un registro nacional de enfermedad renal crónica? A pesar de los avances en estrategia preventiva, en México actualmente no contamos con un registro nacional de casos de enfermedad renal crónica, lo que nos impide conocer con exactitud la magnitud y distribución del problema. Un diagnóstico situacional fiable es fundamental para la toma de decisiones informadas. Un registro nacional de ERC tendría múltiples beneficios clave:

- Conocer la situación real de la enfermedad renal crónica: Permitiría cuantificar cuántos pacientes con insuficiencia renal crónica existen, en qué etapas se encuentran y en qué regiones del país. Este panorama nacional ayudaría a las autoridades sanitarias a entender la verdadera prevalencia e incidencia de la ERC, identificando tendencias y zonas con mayor afectación.

- Dirigir esfuerzos de prevención y recursos: Con la información del registro, se podrían identificar las regiones o poblaciones con mayor prevalencia de enfermedad renal crónica y dirigir hacia ellas campañas de prevención, detección temprana (por ejemplo, pruebas de función renal en población de riesgo) y recursos para tratamiento. En otras palabras, el registro funcionaría como guía para focalizar los esfuerzos de salud pública donde más se necesitan.

- Evaluar el éxito de las estrategias de prevención: Un registro permitiría dar seguimiento año con año al número de nuevos casos de enfermedad renal crónica (incidencia) y a la evolución de los existentes. Si las estrategias de prevención y atención funcionan, se debería observar con el tiempo una disminución en la incidencia anual de casos avanzados de ERC o una detección más precoz de los mismos. El registro sería entonces la herramienta principal para medir el impacto de las políticas implementadas, mostrando de forma transparente si estamos logrando controlar la “epidemia” de enfermedad renal o si ésta sigue en aumento.

El registro nacional de enfermedad renal crónica se vuelve un elemento fundamental para diseñar e impulsar políticas públicas efectivas contra la ERC. Diferentes expertos y autoridades médicas han señalado la urgencia de crear un registro nacional de pacientes con enfermedad renal como parte de la solución al problema⁸. Contar con datos confiables a nivel nacional permitirá tomar decisiones basadas en evidencia y mejorar la planeación de servicios (por ejemplo, cuántas unidades de diálisis o trasplante se requerirán en ciertos años y regiones), además de reforzar las medidas preventivas.

VII. Recomendaciones para la implementación de registros estatales de *Enfermedad Renal Crónica*

En atención a la gravedad de la enfermedad renal crónica (ERC) y su impacto en la salud pública nacional, especialistas como el Dr. José Manuel Arreola Guerra, médico internista y nefrólogo, han señalado la urgencia de establecer un sistema de registro estatal obligatorio que permita conocer la magnitud real de este padecimiento en cada entidad federativa.

En este sentido sería altamente necesario y recomendable, que todas las entidades federativas deberán contar con un registro de enfermedad renal crónica con carácter obligatorio, en el cual se incluyan todos los pacientes diagnosticados en etapa 3 o superior, con especial énfasis en aquellos que se encuentren en etapa 5 y reciban terapia de sustitución renal —ya sea hemodiálisis, diálisis peritoneal o trasplante renal—.

Asimismo, este registro deberá tener carácter interinstitucional, incorporando información proveniente tanto del sector público como del privado, a fin de contar con una base de datos integral y representativa. Su dirección y coordinación corresponderán a las Secretarías de Salud estatales, quienes tendrán la facultad de convocar y coordinar a todas las instituciones médicas que brinden atención a pacientes con enfermedad renal crónica.

Cada institución, pública o privada, deberá designar a un responsable institucional encargado de registrar y actualizar los datos de los pacientes, fungiendo como enlace ante la autoridad sanitaria estatal.

Finalmente, la información recabada en los registros estatales deberá ser compartida con la Secretaría de

Salud federal, la cual será responsable de supervisar la correcta implementación, homogeneización y seguimiento del registro a nivel nacional.

Estas acciones, impulsadas desde el conocimiento médico y la evidencia clínica, constituyen un paso decisivo para avanzar hacia un sistema nacional de información renal que fortalezca las políticas de prevención, atención y seguimiento de la enfermedad renal crónica en México.

En conclusión, la enfermedad renal crónica en México demanda atención prioritaria. Dada su alta mortalidad, la discapacidad que provoca y los enormes recursos que consume, es imperativo fortalecer las acciones de prevención y detección oportuna. En este contexto, un Registro Nacional de Enfermedad Renal Crónica sería la piedra angular para comprender plenamente la dimensión del problema y evaluar el progreso de las intervenciones implementadas. Solo con esta información podremos orientar adecuadamente la política pública en materia de salud renal, evitar más casos avanzados y distribuir de forma justa y eficiente los recursos para que ningún paciente con ERC quede desatendido.

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

Punto de Acuerdo

Primero. La Cámara de Diputadas y Diputados del Honorable Congreso de la Unión exhorta respetuosamente a las Secretarías de Salud de las Entidades Federativas, o a sus homólogas, a establecer y mantener un registro estatal de Enfermedad Renal Crónica (ERC) que permita identificar la prevalencia y distribución de este padecimiento, con el fin de fortalecer las políticas públicas en materia de prevención, detección oportuna y atención integral.

Segundo. La Cámara de Diputadas y Diputados del Honorable Congreso de la Unión exhorta respetuosamente a que la información derivada de dichos registros (ERC) sea publicada y actualizada periódicamente en los portales oficiales de internet de cada Secretaría de Salud, garantizando la transparencia y el acceso público a datos relevantes sobre la situación de la ERC en cada entidad federativa.

Notas:

1. Podrían prevenirse enfermedades renales con Inteligencia Artificial producto de una investigación entre el ITA y el INAER. Disponible en: <https://aguascalientes.tecnm.mx/noticias/podrian-prevenirse-enfermedades-renales-con-inteligencia-artificial-producto-de-una-investigacion-entre-el-ita-y-el-inaer/>

2. Gaceta UNAM. <https://www.gaceta.unam.mx/casi-12-de-la-poblacion-sufre-enfermedad-renal-cronica-en-mexico/#:~:text=Image>

3. Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). Estadísticas de defunciones registradas (principales causas de muerte en México). Consultado el 5 de noviembre de 2025.

4. Foreman KJ, Marquez N, Dolgert A, et al. Forecasting life expectancy, years of life lost, and all-cause and cause-specific mortality for 250 causes of death: reference and alternative scenarios for 2016-40 for 195 countries and territories. *Lancet*. 2018;392(10159):2052-2090. doi:10.1016/S0140-6736(18)31694-5.

5. Institute for Health Metrics and Evaluation (IHME). Global Burden of Disease, datos 2019 (actualizados al 2025). Disponible en GBD Compare (vizhub.healthdata.org/gbd-compare). Consultado el 5 de noviembre de 2025.

6. Villarreal-Ríos E, Palacios-Mateos AF, Galicia-Rodríguez L, et al. Costo institucional del paciente con enfermedad renal crónica manejada con hemodiálisis. *Rev Med Inst Mex Seguro Soc*. 2020;58(6):698-708.

7. Cortés-Sanabria L, Álvarez-Santana G, Orozco-González CN, et al. Impacto económico de la enfermedad renal crónica: Perspectiva del Instituto Mexicano del Seguro Social. *Rev Med Inst Mex Seguro Soc*. 2017;55(Suppl 2):S124-S132.

8. Institute for Health Metrics and Evaluation (IHME). Disponible en: <https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/29697222/#:~:text=global%20de%20la%20ERCT%2C%20es,el%20tratamiento%20de%20la%20ERC>

Dado en el Palacio Legislativo de San Lázaro,
a 20 de noviembre de 2025.

Diputados: Eruviel Ávila Villegas, Rosalía León Rosas, Anayeli Muñoz Moreno, Humberto Ambriz Delgadillo, Isidro Enrique Villegas García, Santiago González Soto, Juan Antonio González Hernández, Anabel Acosta Islas, Elizabeth Cervantes de la Cruz, Gilberto Herrera Ruiz, Juan Guillermo Rendón Gómez (rúbricas)

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/>